

Министерство внутренних дел Российской Федерации

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение  
высшего образования «Казанский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра криминалистики

## **ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

**на тему «Деятельности оперуполномоченного уголовного розыска и  
сотрудников ГИБДД в расследовании дорожно-транспортных  
преступлений»**

Выполнил: Заббаров Ильназ Маратович  
(фамилия, имя, отчество)

40.05.02 — Правоохранительная  
деятельность, набор – 2017, 073 учебная  
группа  
(специальность, год набора, № группы)

Руководитель:  
преподаватель кафедры криминалистики  
кандидат юридических наук,  
капитан полиции  
(ученая степень, ученое звание, должность)

Рашитов Ленар Радикович  
(фамилия, имя, отчество)

Рецензент:  
старший оперуполномоченный ОУР  
ОМВД России по Алексеевскому району,  
майор полиции  
(должность, специальное звание)

Балякин Евгений Николаевич  
(фамилия, имя, отчество)

Дата защиты: " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.      Оценка \_\_\_\_\_

**Казань 2022**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|                                                                                                                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ВВЕДЕНИЕ .....                                                                                                                                                  | 3  |
| ГЛАВА 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ<br>ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....                                                                                         | 7  |
| § 1. Понятие дорожно-транспортных преступлений и их виды .....                                                                                                  | 7  |
| § 2. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений<br>.....                                                                               | 12 |
| ГЛАВА 2. РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ<br>ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....                                                                                                | 21 |
| § 1. Типичные следственные ситуации и планирование на первоначальном этапе<br>расследования дорожно-транспортных преступлений .....                             | 21 |
| § 2. Формы использования специальных знаний при расследовании дорожно-<br>транспортных преступлений .....                                                       | 29 |
| ГЛАВА 3. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОПЕРУПОЛНОМОЧЕННОГО УГОЛОВНОГО<br>РОЗЫСКА И СОТРУДНИКОВ ГИБДД В РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-<br>ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....                  | 38 |
| § 1. Деятельность оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников<br>ГИБДД на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных<br>преступлений..... | 38 |
| § 2. Деятельность оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников<br>ГИБДД на последующем этапе расследования дорожно-транспортных<br>преступлений.....    | 46 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....                                                                                                                                                | 62 |
| СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ .....                                                                                                                                         | 70 |

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования** заключается в том, что безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств относится к числу общих для всего человечества глобальных проблем. Большое значение для эффективного и оперативного раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений заключается в деятельности сотрудников оперативных подразделений полиции и ГИБДД. На наш взгляд, именно четкое и отлаженное взаимодействие между данными субъектами отражает ход расследования дорожно-транспортных преступлений.

Также следует отметить, что помимо вышеуказанных субъектов взаимодействия при расследовании дорожно-транспортных преступлений, большое значение имеет взаимодействие между ГИБДД и иными службами и подразделениями. Подтверждением является тот факт, что в октябре 2021 года Приказом МВД России был утвержден Порядок взаимодействия подразделений Госавтоинспекции с организациями, осуществляющими образовательную деятельность и реализующими основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, при проведении экзаменов на предоставление специального права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и входящих в них подкатегорий.

Согласно статистическим данным за 2021 г., в Российской Федерации было зарегистрировано 18 217 преступлений в области нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ); 66 327 преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.2 УК РФ). Согласно исследованию структуры преступлений, совершенных на улицах, площадях, в парках и скверах, следует вывод, что в 19,9 % случаев преступления были

совершены в области нарушений правил дорожного движения (ст.ст. 264, 264.1 УК РФ)<sup>1</sup>.

**Целью** выпускной квалификационной работы является комплексное исследование деятельности оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Для достижения цели выпускной квалификационной работы необходимо решить ряд **задач**:

1. Рассмотреть понятие дорожно-транспортных преступлений и виды;
2. Исследовать криминалистическую характеристику дорожно-транспортных преступлений;
3. Изучить типичные следственные ситуации и планирование на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений;
4. Проанализировать формы использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений;
5. Рассмотреть деятельность оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений;
6. Изучить деятельность оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД на последующем этапе расследования дорожно-транспортных преступлений.

**Объектом** настоящей выпускной квалификационной работы выступают общественные отношения, возникающие между сотрудниками уголовного розыска и сотрудниками ГИБДД в процессе раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений.

**Предметом** настоящей выпускной квалификационной работы выступают эффективные тактические методы и способы, применяемые в деятельности сотрудников уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в процессе раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений.

---

<sup>1</sup> Состояние преступности в Российской Федерации. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/dejatelnost/statistics> (дата обращения: 01.05.2022).

Большое внимание в процессе исследования уделялось правоприменительной и судебной практике по делам, связанными с дорожно-транспортными преступлениями.

**Методологическая основа исследования** включает в себя систему идей научного познания, а именно: универсально-металогический диалектический метод и структурно-системный подход; общенаучные (анализ, синтез, индукция, дедукция, сравнение, обобщение) и частнонаучные (уголовно-статистический, изучение нормативно-правовых актов, результаты социологического исследования) методы познания.

**Теоретическую основу исследования** составили научные труды и исследования в рассматриваемой нами проблеме по следующим дисциплинам: криминалистика, уголовное право, уголовно-процессуальное право, оперативно-розыскная деятельность и другие науки.

**Эмпирическая основа** включает в себя: материалы правоприменительной и судебной практик, статистические данные Министерства внутренних дел Российской Федерации, Генеральной прокуратуры Российской Федерации, Судебного департамента при Верховном суде Российской Федерации и иных правоохранительных органов; социологические и криминалистические исследования исследователей.

**Степень научной разработанности проблемы.** Различными аспектами исследования деятельности сотрудников оперативных подразделений и ГИБДД в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений занимались такие авторы, как: Т.В. Аверьянова, И.В. Александров, Ю.И. Безруков, Р.С. Белкин, И.М. Беляева, А.В. Бичахчян, О.Н. Богун, И.А. Возгрин, Т.С. Волчецкая, Т.С. Волчецкая, Э.В. Гареева, В.С. Горюшинский, О.П. Грибунов, Е.В. Зубенко, А.А. Канов, С.В. Кисляков, А.С. Князьков, А. В. Козлов, А.И. Коновалов, Ю.Г. Корухов, А.К. Кусаинова, С.А. Лаптев, В.М. Мешков, Б.М. Нургалиев, В.А. Оровер, И.М. Пеньков, Д.П. Песенкова, Л.В. Пинчук, А.Н. Подчерняев, Е.А. Попов, Р.А. Ранер, О.Л. Романова, Е.Р. Россинская, А.В. Ростовцев, В.В. Сергеев, Е.А. Таюрская, Е.Г. Хоменко, Е.В. Шацких, Е.В. Шишмарева и др.

**Теоретическую основу исследования** составили научные труды и исследования в рассматриваемой нами проблеме по следующим дисциплинам: криминалистика, криминология, уголовное право, уголовно-процессуальное право, оперативно-розыскная деятельность, психология и педагогика, социология и другие науки.

**Практическое значение исследования.** Определения и выводы, содержащиеся в выпускной квалификационной работе, могут стать площадкой для обсуждения вопросов организации и тактики деятельности сотрудников оперативных подразделений полиции, в частности подразделений уголовного розыска, в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений во взаимодействии с сотрудниками ГИБДД.

**Апробация и внедрение в практику результатов исследования.** Основные положения, выводы и предложения, которые были сформулированы в процессе написания выпускной квалификационной работы отражены в научных публикациях, в том числе в научно-практических конференциях, проводимые в высших учебных заведениях России:

1. Участие в XII Международной научно-практической конференции., г. Пенза, 2022 г. – «К вопросу использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений».

**Структура выпускной квалификационной работы.** Работа состоит из введения, трех глав, включающих шесть параграфов, заключения, списка литературы.

# ГЛАВА 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

## § 1. Понятие дорожно-транспортных преступлений и их виды

Преступлениям в области безопасности дорожного движения свойственна значительная распространенность и повышенная общественная опасность. В этой связи немаловажным является вопрос определения понятия и круга входящих в рассматриваемое явление деяний.

Следует отметить, что законодательно понятие «дорожно-транспортное преступление» не закреплено. Но следует подчеркнуть, что дорожно-транспортные преступления объединяет ряд общих признаков, таких как предмет – безопасность дорожного движения или правила эксплуатации транспортного средства и инфраструктуры.

Так, к примеру, А.С. Яшина под транспортным преступлением понимает: «общественно опасное виновное деяние, совершаемое в процессе взаимодействия человека и транспорта как технологической системы»<sup>2</sup>. В.В. Лукьянов определяет дорожно-транспортные преступления как «правонарушение, которое выражается в виновном нарушении тех или иных правил, относящихся к обеспечению безопасности движения и которые влекут за собой уголовную ответственность»<sup>3</sup>.

Е.А. Таюрская предлагает следующее определение дорожно-транспортных преступлений: «общественно опасное деяние, совершенное по неосторожности лицом, управляющим транспортным средством, выразившееся в каком-либо нарушении установленных Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, вследствие чего наступают последствия, указанные в

---

<sup>2</sup> Яшина, А. С. Понятие транспортных преступлений в уголовном праве России / А. С. Яшина // Отечественная юриспруденция. – 2019. – № 7(39). – 41 с.

<sup>3</sup> Таюрская Е.А Теоретические аспекты определения понятия дорожно-транспортного преступления // Сибирский юридический вестник. 2017. №1. – 103 с.

диспозиции соответствующей статьи Уголовного кодекса РФ, которые и влекут наступление уголовной ответственности»<sup>4</sup>.

Под дорожно-транспортным преступлением следует понимать виновно совершенное общественно опасное деяние лицом, который управлял транспортным средством, выражающееся в нарушении Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которые повлекли определенные последствия, исходя из норм статей, закрепленных в главе 27 Уголовного кодекса России (далее – УК РФ).

Преступления, дорожно-транспортной направленности законодательно закреплены в главе 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Рассматривая действующее законодательство нашей страны, мы выделяем следующие виды дорожно-транспортных преступлений:

1. Нарушение требований в области транспортной безопасности;
2. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
3. Управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость;
4. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами;
5. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

На сегодняшний день наиболее распространенными видами дорожно-транспортных преступлений являются преступления, предусмотренные ст.ст. 264 и 264.1 УК РФ.

Согласно статистическим данным преступности на территории Российской Федерации с 2015 г. по март 2020 г., имеется рост дорожно-транспортных происшествий с 157 943 до 164 358, что, безусловно, вызывает

---

<sup>4</sup> Таюрская Е.А. Указ. соч. – 104 с.



обеспокоенность в обществе и обращает на это внимание проблемы правоохранительных органов и ученых.

В 2020 году значительное влияние на дорожно-транспортную аварийность оказало распространение новой коронавирусной инфекции COVID-19. Установленные в соответствии с указами Президента Российской Федерации в апреле и мае нерабочие дни, а также особый порядок передвижения лиц и ТС в этот период привели к значительному сокращению доли населения, вовлеченного в дорожное движение, вследствие чего отмечено снижение основных показателей аварийности. Также снижение основных показателей отмечено в октябре, ноябре и декабре 2020 года.

Изучение показателей смертности от дорожно-транспортных происшествий за исследуемый период показало уменьшение числа умерших от дорожно-транспортных происшествий с 19 011 до 16 981, что, скорее всего, является результатом целого комплекса законодательных и организационных мер, осуществленных законодателями и правоохранительные органы по борьбе с этими действиями.

Вместе с тем травматизм от дорожно-транспортных преступлений продолжает оставаться на высоком уровне и демонстрирует положительную динамику, увеличившись с 207985 в 2015 г. до 210877 в 2019 г. Данные цифры особенно остро воспринимаются при анализе общемировых показателей дорожного травматизма и смертности, согласно которым наша страна занимает лидирующие позиции в мировых рейтингах, несмотря на меньшую автомобильную численность по сравнению со странами Европы и США, и находясь на уровне развивающихся стран (табл. 1).

**Таблица 1**

**Количество зарегистрированных преступлений,  
предусмотренных ст. 264, 264.1 УК РФ,  
на территории России с 2015 по март 2020 г. [11]**

|                                                         | Год     |         |         |         |         |                    |
|---------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------|
|                                                         | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | Январь – март 2020 |
| Численность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ | 157 943 | 150 860 | 143 458 | 168 099 | 164 358 | 32 534             |
| Количество погибших                                     | 19 011  | 16 933  | 15691   | 18214   | 16981   | 3341               |
| Количество раненых                                      | 207 985 | 200 622 | 191 648 | 214 853 | 210 877 | 41 963             |
| Ст. 264.1                                               | –       | –       | 81171   | 73106   | 68035   | 1989               |

В 2020 году на территории страны также отмечено снижение всех трех основных показателей аварийности. Всего на улицах и дорогах страны зарегистрировано 145073 (-11,7%) дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли и (или) были ранены люди: погибло 16152 (-4,9%) человека и получили ранения 183040 (-13,2%).

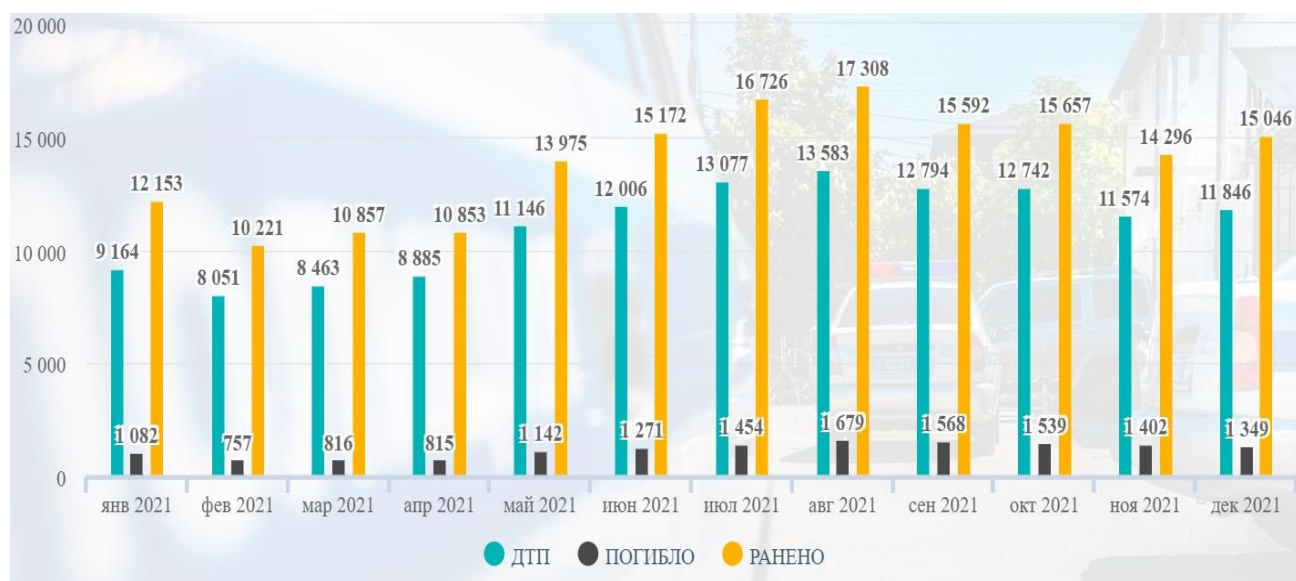
Как и в последние 10 лет, в 2020 году наиболее распространенными видами дорожно-транспортных преступлений являлись столкновение ТС (42,5%) и наезд на пешехода (26,7%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались наезд на пешехода (10,8%), опрокидывание ТС (11%), съезд с дороги (10,5%) и наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, осуществляющих несение службы, производство работ и другую деятельность (14,9%)<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Состояние преступности в Российской Федерации. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/dejatelnost/statistics> (дата обращения: 10.10.2021).

В период с января 2021 по декабрь 2021 года, согласно статистическим данным было зарегистрировано 18 217 нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также 66 327 нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию<sup>6</sup>.

По данным Госавтоинспекции России, на автомобильных дорогах и улицах за январь-декабрь 2021 года погибли 14,9 тысячи человек (-7,9% по сравнению с аналогичными данными за январь-декабрь 2020 года), 167,9 тысячи человек (-8,3%) ранены в дорожно-транспортных происшествиях. Доля погибших по вине водителей (из-за нарушения ими правил дорожного движения) транспортных средств, находящихся в собственности физических лиц, составила в 2021 году, по данным Госавтоинспекции, 75%, раненых – 79%<sup>7</sup>.

Общее число дорожно-транспортных происшествий за 2021 год наглядно можно проследить ниже (рис. 1)<sup>8</sup>:



*Рисунок 1. Количество дорожно-транспортных происшествий за январь-декабрь 2021 г.*

<sup>6</sup> Состояние преступности в Российской Федерации. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/dejatelnost/statistics> (дата обращения: 10.10.2021).

<sup>7</sup> Госавтоинспекция. Показатели состояния безопасности дорожного движения - <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.10.2021).

<sup>8</sup> Госавтоинспекция. Показатели состояния безопасности дорожного движения - <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.10.2021).

Кроме того, очевиден тот факт, что официальная статистика только отдаленно отражает истинную картину дорожно-транспортных преступлений, что определено порядком и правилами регистрации в системе МВД России. Не следует забывать об уровне латентности данного вида преступлений. Однако от этих показателей зависит исследование, когда речь идет о вопросах изучения, профилактики и разработки методов выявления и расследования дорожно-транспортных преступлений, а также взаимодействие органов предварительного расследования, подразделений ГИБДД и оперативных подразделений.

Таким образом, дорожно-транспортные преступления являются высоко распространенным на территории России противоправным деянием, ответственность за которое закреплена в главе 27 УК РФ. Исходя из норм УК РФ, можно выделить пять видов дорожно-транспортных преступлений, наиболее распространенными из которых являются нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость.

## **§ 2. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений**

На сегодняшний день вопрос понимания и использования криминалистической характеристики преступления является весьма актуальным. Значение криминалистической характеристики на современном этапе определено информационной составляющей, которая включает в себя базу для формирования типовых следственных версий.

В научной литературе имеется большое количество исследований относительно «криминалистической характеристики преступлений». Однако единой структуры элементов криминалистической характеристики так и не установлено. Так, Р.С. Белкин считает, что криминалистическая характеристика состоит из определенных элементов, к которым он относит следующее:

- 1) типовые следственные ситуации, которые возникают на первоначальном этапе расследования (приобретение исходных данных);
- 2) способ совершения;
- 3) способы сокрытия и маскировки;
- 4) следы от преступного посягательства: материальные и идеальные;
- 5) личностные особенности преступника и потерпевшего;
- 6) время и место совершения преступления, т.е. обстановка<sup>9</sup>.

Е.А. Таюрская, Е.В. Шишмарева считают, что дорожно-транспортные преступления специфичны, определены неосторожностью и совокупностью детерминантов. Согласно мнению авторов, элементами криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений являются:

1. Механизм совершения преступления;
2. Комплекс сведений, касаемо обстановки совершения преступления;
3. Следообразование;
4. Личные характеристики лица, совершившего преступление и жертвы<sup>10</sup>.

Все дорожно-транспортные преступления исходя из детерминантов, можно рассматривать в следующей классификации:

1. Связанные с объективными условиями (дефекты размещения дорожных знаков, неблагоприятные погодные условия, дефекты дорожного полотна, технические неисправности автомобиля и др.).
2. Связанные с деянием участников дорожного движения.
3. Связанные с совокупностью условий<sup>11</sup>.

Криминалистическая характеристика автотранспортных преступлений во многом определяется тем, что они относятся к разряду неумышленных,

---

<sup>9</sup> Богун, О. Н. Исходные следственные ситуации и тактические задачи первоначального этапа расследования дорожно-транспортного происшествия / О. Н. Богун // Вестник Краснодарского университета МВД России. – 2021. – № 2(52). – 85 с.

<sup>10</sup> Таюрская Е.А., Шишмарева Е.В. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Сибирский юридический вестник. 2020. № 2 (89). – 90 с.

<sup>11</sup> Таюрская Е.А., Шишмарева Е.В. Указ. соч. – 91 с.

неосторожных преступлений. В качестве ее элементов можно выделить следующие:

- 1) обстановку совершения автотранспортного преступления;
- 2) механизм совершения автотранспортного преступления;
- 3) типичные материальные следы;
- 4) изучение личности нарушившего правила;
- 5) основные причины автотранспортного преступления<sup>12</sup>.

В большинстве случаев виновные в дорожно-транспортных преступлениях водители указывают в качестве причины аварии технические неисправности автотранспорта, около 81% всех аварий происходит по человеческому фактору (к примеру, из-за невнимательности, использования мобильных телефонов, курения и т.д.). Как правило, такое поведение проявляется в нарушении водителем скоростного режима, при выезде на встречную полосу движения, при вождении в нетрезвом виде, нарушении правил обгона, несоблюдении правил поворота и т.п. Таким образом, следует вывод, что на российской дорогах имеется большое количество безответственных водителей, нарушающих правила дорожного движения.

Поведение жертвы в дорожно-транспортных преступлениях может носить как противоправный характер (например, отсутствие светоотражающих элементов на одежде при ночных передвижениях за городом), так и носить провокационный или халатный характер. Однако следует помнить и о пешеходах, которые переходят (перебегают) дорогу в не положенных местах.

Рассмотрим первый элемент криминалистической характеристики преступления – личность лица, совершающего преступление исследуемой категории. В структуре дорожного движения основополагающим звеном является человек (водитель, а в некоторых случаях и пешеход), управляющий источником повышенной опасности (автомобилем). В связи с этим виновником

---

<sup>12</sup> Криминалистика в 5 т. Том 5. Методика расследования преступлений : учебник для вузов / И. В. Александров [и др.] ; под общей редакцией И. В. Александрова. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 158 с.

в дорожно-транспортных преступлениях является именно человек, за исключением случаев невиновного причинения вреда (процессы, которые не подконтрольны человеку, например, сбои в технических процессах автомобиля и др.). В связи с вышеизложенным главным объектом профилактических мероприятий, направленных на превенцию преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения при эксплуатации транспортных средств, является именно человек. Нельзя не согласиться с мнениями ведущих криминологов, которые указывают на существенное изменение в сознании и жизненных ориентирах людей, особенно молодежи. На первый план сегодня выходят такие негативные качества личности, как корыстолюбие, лихачество, разгульный и чрезмерно праздный образ жизни, правовой нигилизм, пренебрежение моральными нормами, вседозволенность и другие. Вышеуказанные свойства личности активно пропагандируются в средствах массовой информации через фильмы, сериалы и телевизионные передачи, в результате чего формируется стойкое общественное мнение о том, что такие модели поведения приемлемы.

Рассматривая характерные особенности личности участников дорожно-транспортных преступлений, следует отметить, что в 78 % случаях, дорожно-транспортные преступления совершаются лицами мужского пола, лицами женского пола совершаются около 22 % дорожно-транспортных преступлений от общего числа преступлений в этой сфере. При этом следует отметить, что в последнее время доля женщин, управляющих транспортными средствами увеличивается.

Возрастная категория лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления выглядит следующим образом: от 18 до 35 лет – 70 %; от 35 лет – 30 %.

Данные статистические сведения дают возможность полагать, что в большинстве случаев дорожно-транспортные преступления совершаются в связи с низким уровнем и опытом вождения (менее 5 лет). Кроме того, в настоящее время имеет место управление транспортными средствами без водительских

прав или лицами, которые лишены водительского удостоверения, что характерно для небольших населенных пунктов, отдаленных районов и обычно связано с вождением в нетрезвом виде (в наркотическом или алкогольном опьянении), при этом отмечается наиболее агрессивный стиль вождения. В правоприменительной практике, имеется мнение, что основной причиной совершения дорожно-транспортных преступлений является употребление спиртных напитков (около 40 %), наркотических средств (15 %). Также следует отметить, отсутствие у виновного в преступлении раскаяния и осознания своего противоправного поведения.

Образовательный уровень виновных в совершении дорожно-транспортных преступлений невелик. Согласно статистическим данным виновный в дорожно-транспортном преступлении является лицо с высшим образованием в 20 % случаях, 35 % – со средним специальным образованием.

Жертвами от совершения дорожно-транспортных преступлений может быть любое лицо. Согласно результатам исследования материалов правоприменительной практики следует, что в большинстве случаев потерпевшими от дорожно-транспортных преступлений являются несовершеннолетние, лица пенсионного и пред пенсионного возраста. Но стоит отметить, что около 65 % жертвам было свойственно виктимное поведение.

Следующим элементом криминалистической характеристики исследуемого вида преступления является механизм преступного деяния.

Т.С. Волчецкая предлагает рассматривать механизм дорожно-транспортных преступлений, как совокупность связанных элементов, а именно: лицо, управляющее транспортным средством – транспортное средство – дорога – пешеход или пассажир – погодные условия, дорожный трафик<sup>13</sup>.

На наш взгляд, именно вышеуказанные составляющие в той или иной степени взаимодействуют в неразрывной связи при любом дорожно-

---

<sup>13</sup> Волчецкая Т. С., Ранер Р. А., Попов Е. А. Региональные особенности криминалистической характеристики ДТП (По материалам ГИБДД Калининградской области) // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2018. № 9. С. 68–75.



транспортном преступлении, но при наличии у водителя необходимых навыков, знаний, опыта вождения и твердой убежденности в необходимости правомерного поведения можно избежать большинства нарушений правил дорожного движения и объективно воспрепятствовать обстоятельствам.

Способ совершения дорожно-транспортных преступлений, имеющий своеобразные черты, чаще всего играет подчиненную роль по отношению к механизму и другим элементам криминалистической характеристики исследуемой категории преступлений, в т.ч. совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на предаварийном, аварийном и послеаварийном этапах дорожно-транспортного преступления.

Способ совершения дорожно-транспортных преступлений как самостоятельный элемент криминалистической характеристики преступлений, в силу специфики чаще всего рассматривается с точки зрения поведения в ситуации перед дорожно-транспортным преступлением, с целью предупреждения возникновения вредных последствий или уменьшить их тяжесть. Отличительными элементами этой характеристики является также способ маскировки дорожно-транспортных преступлений или причастности к нему, а иногда и способ маскировки его под другое преступное посягательство.

Следующий немаловажный элемент – механизм следообразования. Под следообразованием следует понимать весь комплекс следов, которые имеются на месте совершения дорожно-транспортных преступлений. Как правило, в криминалистической литературе следы разделяются на материальные и идеальные. Так, к материальным следам следует относить все проявления в окружающем мире, имеющие физическую оболочку на месте совершения дорожно-транспортных преступлений. Идеальные следы представляют собой сведения (воспоминания), находящиеся в сознании людей, участников уголовного процесса: свидетелей, очевидцев, потерпевших и др.

По нашему мнению, на современном этапе развития общества в процессе глобализации, следует выделять третью группу следов – цифровые или

информационные следы. К таким источникам, содержащие в себе следы совершения дорожно-транспортных преступлений следует относить: записи с видеорегистраторов, камер видеонаблюдения (к примеру, АПК «Безопасный город»), сотовые телефоны, а также ресурсы Интернет-пространства. Согласно результатам авторского исследования, проведённого Е.А. Таюрской следует, что более половины преступлений раскрывались посредством использования следов третьей группы<sup>14</sup>.

Группа материальных следов совершения дорожно-транспортных преступлений включают в себя следующие наиболее распространённые следы:

- 1) травмы и телесные повреждения любого рода на теле участников преступления;
- 2) трансформация места совершения;
- 3) повреждения автомобилей (вмятины, царапины, сколы и т.п.);
- 4) следы протекторов шин автомобилей (скольжение, торможение и др.);
- 5) биологические следы на автомобилях и внутри их;
- 6) следы на одежде, на предметах места совершения преступления горюче-смазочных материалов;
- 8) трасологические следы и др.

Первая группа следов (следы на месте преступления и прилегающей к нему местности) позволяет установить, имеются ли:

- 1) следы движения (какие) автотранспорта, и на каких этапах развития дорожно-транспортных преступлений они отображались, как проявились;
- 2) следы-носители информации об особенностях, характеризующих групповую принадлежность транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортных преступлениях (особенно важно установление этого факта в случае отсутствия на месте преступления транспортного средства, участвовавшего в преступлении);

---

<sup>14</sup> Таюрская Е.А., Шишмарева Е.В. Указ. соч. – 92 с.

3) следы-носители информации об индивидуальных особенностях транспортных средств;

4) следы транспортных средств — носители информации о развитии механизма преступления;

5) следы-носители информации о действиях водителя — участника преступления и др.<sup>15</sup>

Криминалистическое понятие обстановки места автотранспортного преступления включает все предшествующие дорожно-транспортным преступлениям условия внешней материальной среды в границах развития опасного события: характер и особенности дорожного движения, расположение транспортных средств, пешеходов и других подвижных или неподвижных объектов, находившихся в причинных связях с расследуемым дорожным событием на различных стадиях развития его механизма. Они представляют собой факторы, которые участники преступления могли и должны были своевременно воспринимать, предвидеть и оценивать для обеспечения своими ответными действиями безопасности движения и для предупреждения преступлений исследуемой категории. При выяснении обстановки необходимо установить основные, решающие условия, которые влияли на возникновение и развитие механизма дорожного преступления. Нередко следователи сосредоточивают внимание только на обстоятельствах, которые определяли порядок движения транспорта и пешеходов в данном месте или очередность выполнения маневра, упуская из виду важные моменты, характеризующие особенности развивающейся дорожной ситуации, ее криминогенные факторы и условия, способствовавшие или препятствовавшие своевременному обнаружению опасности участниками движения. Обстановка дорожного преступления многоэлементна, и участники движения в силу объективных и субъективных причин воспринимают ее по-разному.

---

<sup>15</sup> Александрова И.В. Указ. соч. – 163 с.

Таким образом, рассмотрев элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, следует вывод, что криминалистическая характеристика в целом является весьма важным компонентом, которое способствует эффективному раскрытию и расследованию преступлений, позволяющий составить типичные следственные версии.

## **ГЛАВА 2. РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

### **§ 1. Типичные следственные ситуации и планирование на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений**

Одной из существенных предпосылок результативного расследования любого преступления – это планирование расследования. Планирование расследования дает возможность наиболее целенаправленно организовать следственный процесс, а также содействует объективности и полноте рассмотрения выдвигаемых версий, установлению фактов, розыску и изобличению преступников. Информация, имеющая большое значение для расследования дорожно-транспортных преступлений, которая имеется на месте преступления позволяет выдвигать типичные следственные ситуации и версии.

Важное значение имеют плано-розыскные мероприятия при рассмотрении уголовных дел, которые требуют координации усилий не только следователей, но и сотрудников других подразделений органов внутренних дел. Обдуманное и целеустремленное слияние действий нескольких подразделений органов внутренних дел находит отражение в структуре плана расследования: по каждой его позиции устанавливается ответственность конкретного лица за выполнение соответствующего запланированного мероприятия.

О.П. Грибунов в своих трудах пишет, что планирование – это значительный способ организации расследования<sup>16</sup>. С данным мнением автора мы полностью согласны, так как правильная организация расследования дорожно-транспортных преступлений, планомерность деятельности сотрудников правоохранительных органов приводит к раскрытию преступления и привлечению к ответственности виновных.

---

<sup>16</sup> Грибунов О.П. Особенности планирования расследования преступлений против собственности, совершаемых на транспорте // Ленинградский юридический журнал. – 2016. – № 2 (44). – С. 146-155.

В задачи планирования входит обеспечение всестороннего расследования в кратчайшие сроки, а также согласование действий сотрудников следственных органов, сотрудников ГИБДД, сотрудников оперативных подразделений и экспертов на стадии проведения досудебных следственных и оперативно-розыскных мероприятий.

Изучив научно-методическую литературу, наиболее основные принципы планирования расследования дорожно-транспортных преступлений предлагает в своих исследованиях А.И. Коновалов:

- действительность планирования, которая означает достоверность следственных версий, практическую осуществимость предлагаемых мероприятий и вероятность контроля сроков проведения конкретных следственных и розыскных мероприятий;
- индивидуальное планирование предполагает, что индивидуальный план составляется на каждый конкретный случай совершения дорожно-транспортных преступлений с учетом специфики, состава субъекта, наличия или отсутствия тяжких последствий в виде причинения вреда здоровью или смерти;
- определенность планирования расследования дорожно-транспортных преступлений. Этот принцип предполагает, что по соответствующему делу должны быть сформулированы конкретные условия производства следственных и оперативно-розыскных мероприятий, а также должны быть указаны их цели и задачи;
- динамика планирования, связанная с расследованием дорожно-транспортных преступлений, предполагает, что планирование должно осуществляться в соответствии с установленными сроками<sup>17</sup>.

Планирование на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений состоит в предложении наиболее вероятных версий о детерминантах совершения дорожно-транспортных преступлений, способах и

---

<sup>17</sup> Коновалов А.И. Планирование и его роль в версии работе по отработке следственных ситуаций, возникающих на первоначальном этапе расследования ДТП // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. – 2017. – №2 (2). – 27 с.

механизме совершения дорожно-транспортных преступлений и иных необходимых для раскрытия и расследования преступлений обстоятельств.

Так, Т.В. Аверьянова пишет: «криминалистическая версия – это обоснованное предположение о факте, явлении или группе фактов, явлений, имеющих или могущих иметь значение для дела; версия указывает на наличие и объясняет происхождение этих фактов, явлений, их содержание и связь между собой и служит целям установления истины по делу»<sup>18</sup>.

Формирование и выдвижение криминалистических версий причин, предпосылок и механизмов совершения дорожно-транспортных преступлений реализуется на базе исследования правоприменительной и судебной практик и типичных следственных ситуаций.

В процессе расследования дорожно-транспортных преступлений обычно выдвигаются и проверяются такие версии расследования, как:

1) о причинах аварии: как произошло дорожно-транспортное преступление, результаты преступления, по каким техническим причинам преступление было совершено, например, неисправность тормозной системы, проблемы с двигателем, так и по вине водителя;

2) о участниках, которые вероятно могут быть субъектами дорожно-транспортных преступлений.

В свою очередь А.В. Козлов считает, что «на первоначальном этапе расследования большое значение имеют типичные исходные следственные ситуации, которые являются своеобразной формой выражения и использования предшествующего совокупного опыта следственной работы»<sup>19</sup>. Под следственной ситуацией автор понимает состояние информационного обеспечения процесса расследования на конкретный момент, т.е. наличием

---

<sup>18</sup> Аверьянова Т.В. Криминалистика: учебник. - 3-е изд., перераб. и доп. / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. – М.: Норма, 2018. – 152 с.

<sup>19</sup> Козлов, А. В. Следственная ситуация предварительного этапа расследования и условия ее успешного разрешения / А. В. Козлов, В. С. Юрчук // Студенческая наука Подмоскoвьe : материалы Международной научной конференции молодых ученых, Орехово-Зуево, 25–26 апреля 2017 года. – Орехово-Зуево: Государственный гуманитарно-технологический университет, 2017. – 337 с.

доказательств и иных фактических данных, которые определяют содержание такой ситуации в субъективном представлении следователя.

Иные авторы под следственной ситуацией понимают: «совокупность сформированных на определенном этапе условий – состояния и обстановки расследования, воспринятых, оцениваемых и предназначенных следователем для решения тактических заданий и достижения общих (стратегических) целей расследования»<sup>20</sup>.

Совершение преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, в частности ст. 264.1 УК РФ, часто сопряжено с употреблением водителями транспортных средств алкоголя и дальнейшим не контролированием своих действий. Поэтому 31 декабря 2014 г. был принят Федеральный закон № 528-ФЗ, в соответствии с которым в Уголовный кодекс РФ была добавлена статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»<sup>21</sup>.

При производстве расследования преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, уполномоченные лица выдвигают несколько типичных следственных ситуаций, при которых могло произойти событие:

Первая типичная следственная ситуация — водитель и его транспортное средство и остальные участники произошедшего находятся на месте преступления.

Вторая ситуация — водитель скрылся с места преступления на своем транспортном средстве, при этом потерпевший остался на месте.

---

<sup>20</sup> Беляева, И. М. Следственная ситуация: проблемы типизации и классификации / И. М. Беляева, А. К. Кусаинова, Б. М. Нургалиев // Вестник Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан. – 2020. – № 3. – 57 с.

<sup>21</sup> Романова, О. Л. Значение криминалистической характеристики и программ расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / О. Л. Романова, А. М. Филиппова // Криминалистика - наука без границ: традиции и новации : Материалы всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 26 ноября 2020 года / Составители: А.В. Бачиева, Э.В. Лантух. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. – 252 с.



Третья ситуация — виновный водитель скрылся с места преступления, оставив свое транспортное средство, потерпевший на месте<sup>22</sup>.

К моменту прибытия уполномоченных лиц органа внутренних дел на место преступления в зависимости от наличия источников информации возникают следующие ситуации:

1) благоприятная. Возникает тогда, когда на месте преступления сохраняются все источники информации: есть водитель, транспорт, потерпевший и свидетель;

2) малоблагоприятная ситуация возникает при отсутствии одного или нескольких ее элементов — источников. В свою очередь малоблагоприятных ситуаций может быть две:

— на месте преступления имеется транспорт, потерпевший и свидетели, а водитель скрылся и он неизвестен;

— на месте преступления находится потерпевший и свидетели, а водителя и транспорта нет, личность водителя неизвестна.

3) неблагоприятная ситуация возникает в случаях, когда:

— на месте преступления есть только свидетели, нет водителя и транспорта, а пострадавший отправлен в лечебное учреждение;

— на месте преступления только потерпевший или труп;

Как пишет Т.С. Волчецкая, «в криминалистической методике выделяют две типичные следственные ситуации, которые могут иметь место по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях на первоначальном этапе расследования:

— сведения о водителе, как подозреваемом, отсутствуют;

— отсутствуют данные о транспортном средстве и его водителе»<sup>23</sup>.

В ходе расследования необходимо установить: 1) имело ли место нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

---

<sup>22</sup> Романова, О.Л. Указ. соч. — 253 с.

<sup>23</sup> Волчецкая Т.С. Ситуационный подход в практической и исследовательской криминалистической деятельности: учебное пособие. — Калининград, 2019. — 73 с.

2) имело ли место причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть;

3) имеется ли причинная связь между нарушением правил и наступившим вредом. Для установления факта нарушения и его правильной оценки следует провести автотехническую экспертизу, а для установления факта причинения вреда или смерти, связанного с данным преступлением, — судебно-медицинскую экспертизу либо комплексную судебно-медицинскую и автотехническую экспертизу.

В ходе расследования необходимо установить все три обстоятельства в их взаимосвязи и взаимообусловленность. Отсутствие хотя бы одного из них или недоказанность одного из этих трех обстоятельств исключает уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ. Нарушение правил дорожного движения при эксплуатации транспортных средств выражается в невыполнении или ненадлежащем выполнении лицом, управляющим транспортным средством, Правил дорожного движения, в несоблюдении основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации должностными лицами, в обязанности которых входит обеспечение безопасности дорожного движения и др.

Кроме того, обращает на себя внимание рост дорожно-транспортных преступлений со стороны водителей «каршеринга», внедренная новая услуга по краткосрочной аренде автомобилей. Данное обстоятельство указывает и дает основания полагать, что водители, считая, что автомобиль не является его личным транспортным средством, на основании того, что в документах о правах владения не числятся их персональные данные, начинают верить в свою безнаказанность и вседозволенность, что, впоследствии влечет нарушение правил дорожного движения, которое, в большинстве случаев, выражается в управлении автомобилем в состоянии опьянения, в превышении разрешенного скоростного режима и иных нарушениях. Эти нарушения могут привести и приводят не только к дорожно-транспортным преступлениям, при котором происходят лишь столкновения транспортных средств, но и влекут за собой причинение тяжкого вреда здоровью и жизни, смерти других водителей, пассажиров, пешеходов.

Основная задача первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений – установление и фиксация доказательственной базы в процессе проведения следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий<sup>24</sup>. Первоначальные и неотложные следственные действия в процессе раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений в первую очередь направлены на обнаружение, фиксацию и предварительный анализ сведений о причинах, обстоятельствах и механизме совершения дорожно-транспортных преступлений.

До возбуждения уголовных дел может производиться следственный осмотр места преступления, транспортного средства и трупа (если такое произошло), после возбуждения уголовного дела производятся остальные следственные действия. При наличии на месте преступления сотрудников оперативных подразделений органов внутренних дел наряду со следственными действиями могут быть произведены оперативно-розыскные и иные мероприятия, например, разведывательные и иные виды опросов лиц, которые обладают значимой информацией о дорожно-транспортном преступлении.

На месте совершения дорожно-транспортных преступлений сотрудники правоохранительных органы должны обратить внимание на наличие камер видеонаблюдения. Камеры видеонаблюдения позволяют установить складывающуюся дорожно-транспортную ситуацию и определить механизм дорожно-транспортного преступления. Изучению механизма дорожно-транспортных преступлений посвящены научные работы многих криминалистов, при разнообразных подходах выявлена общая направленность в разделении механизма дорожно-транспортных преступлений на отдельные взаимосвязанные стадии. На наш взгляд, при расследовании дорожно-транспортных преступлений технические средства, которыми оборудованы транспортные средства и иные камеры, расположенные вблизи места преступления могут записать:

---

<sup>24</sup> Мешков В.М. Время в уголовном процессе и криминалистике. – 2-е изд., доп. и испр. М., 2018. – 240 с.

- 1) момент возникновения опасной ситуации;
- 2) момент возникновения аварийной ситуации;
- 3) место расположения участников в момент преступления;
- 4) направление движения участников преступления после взаимодействия;
- 5) конечное место положение каждого участника.

С.В. Кисляков считает, что помимо осмотра места дорожно-транспортного преступления, наряду с обнаружением материальных следов (такими, как следы торможения, осыпь грунта, механических повреждений транспортных средств, следов контакта, волочения на одежде, обуви пешехода и т. д.), следователь должен устанавливать дислокацию расположенных вблизи дорожно-транспортного преступления видеокамер наружного наблюдения, фиксировать это в протоколе осмотра места преступления и изымать электронный носитель или его копию<sup>25</sup>. Мы полностью согласны с мнением автора, так как в последнее время каждый регион, населенный пункт, автомобильные трассы, автодороги и другие места оснащены камерами видеонаблюдения, что способствует оперативному раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений.

Таким образом, своевременное выявление в ходе осмотра места преступления систем видеонаблюдения, осуществляющих фиксацию событий, происходящих на обследуемом участке дорожного покрытия во времени, позволит осуществить изъятие и фиксацию материалов, связанных с дорожно-транспортными преступлениям с камер видеонаблюдения для последующего использования полученных видео- фотоматериалов в качестве доказательной базы для установления истины по делу.

---

<sup>25</sup> Кисляков, С. В. Использование информации с камер видеонаблюдения на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортного преступления / С. В. Кисляков // Академическая мысль. – 2018. – № 2(3). – 74 с.

## **§ 2. Формы использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений**

Повседневная следственная практика свидетельствует о том, что использование специальных знаний позволяет установить между субъектами и объектами уголовного процесса, связи и отношения, которые имеют значение для раскрытия и расследования преступлений.

Актуальность использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений обусловлена их возможностями эффективного применения в целях собирания и исследования доказательств. На наш взгляд, в криминалистике не существует четкой границы между профессиональными знаниями следователя и специальными криминалистическими знаниями специалиста-криминалиста.

Специальные знания в области криминалистики (криминалистической техники, тактики, методики расследования преступлений) помогают следователю своевременно обнаружить, всесторонне исследовать и объективно оценить признаки материальных объектов, имеющих доказательственное значение по делам, связанным с дорожно-транспортными преступлениями<sup>26</sup>.

В практику правоохранительных органов широко внедряются специальные знания, в том числе достижения научно-технического прогресса, что является весьма актуальным в нынешний период, когда на первый план выходит борьба с преступностью. Использование специальных знаний в расследовании и судебном рассмотрении уголовных дел, связанных с дорожно-транспортными преступлениями способствует быстрому раскрытию преступлений исследуемой категории.

---

<sup>26</sup> Ростовцев, А. В. Использование специальных знаний при расследовании ДТП / А. В. Ростовцев, Е. Д. Берестенко // Научное наследие ученых-криминалистов Санкт-Петербурга : Материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 16 ноября 2017 года / Сост. О.С. Лейнова. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. – 199 с.

На сегодняшний день формы и цели применения специальных знаний, а также виды участия ведущих лиц в раскрытии и расследовании преступлений, в частности, дорожно-транспортных, разнообразны. Одни из них детально регламентированы УПК РФ, другие – упомянуты в иных нормативно-правовых актах, однако не имеют строгой регламентации, третьи находятся за пределами процессуальной сферы.

Согласно действующему УПК РФ применение специальных знаний в расследовании неразрывно связано с назначением экспертизы и участием специалиста в проведении следственных действий. Акцентируем, что анализ практики правоохранительных органов показывает, что круг субъектов использования таких знаний в уголовном судопроизводстве гораздо шире. Отмечаем также тот факт, что законодательно не закреплено понятие и содержание специальных знаний.

Анализ уголовно-процессуальных норм, следственной и правоприменительной практики позволяет сделать вывод о том, что различные формы специальных знаний и навыков находят широкое применение при раскрытии и расследовании дорожно-транспортных преступлений. В зависимости от сферы непосредственного применения специальных знаний и научно-технических средств имеет свои особенности. Как утверждает И.М. Пеньков: «Отличие сфер использования специальных знаний обуславливает разнообразие форм их реализации. В основе классификации форм применения специальных знаний лежат различные основания»<sup>27</sup>.

Своевременное применение специальных средств и методов, использование различных форм специальных знаний, являющихся средством познания и доказывания, способствуют эффективному раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений. В связи с этим, рассмотрим роль специальных знаний при расследовании дорожно-

---

<sup>27</sup> Пеньков И.М. Некоторые проблемы, возникающие при расследовании уголовных дел о ДТП // Вестник Владимирского юридического института. – 2019. – № 3 (12). – С. 115-117.

транспортных преступлений через призму разделения на процессуальные и непроцессуальные формы.

Одной из основных форм использования специальных знаний является привлечение специалиста к участию в следственных действиях. УПК РФ не содержит ограничений касательно участия специалиста в производстве следственных действий. Его помощь по изъятию и фиксации выявленных объектов в процессе проведения различных следственных действий однотипна. Особенности поиска и обнаружения следов преступления, вещественных доказательств в основном зависят от вида и места проведения следственного действия.

При осмотре места дорожно-транспортных преступлений помощь специалиста следователю в зависимости от объекта осмотра является разнообразной. Специалист-криминалист фиксирует материальную обстановку (фото- видеосъемка), осуществляет поиск следов на дорожном покрытии, непосредственно на транспортном средстве, на потерпевших. Специалист-автотехник обязательно должен привлекаться для участия в осмотре места дорожно-транспортных преступлений с человеческими жертвами, а также в случаях, когда водитель вместе с транспортным средством скрылся с места преступления. Участие специалиста-автотехника в осмотре места дорожно-транспортных преступлений или транспортного средства заключается в оказании помощи следователю при решении специфических вопросов, относящихся к области автомобильной техники<sup>28</sup>. Основными задачами, при решении которых необходима помощь специалиста-автотехника, являются: оперативное выявление и фиксация специфических для данного вида преступления следов, удаление других объектов, имеющих значение для анализа механизма преступления; предварительное определение технического состояния транспортного средства в момент совершения дорожно-транспортных

---

<sup>28</sup> Гареева, Э. В. Использование специальных познаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенных водителями в состоянии опьянения / Э. В. Гареева, Т. Р. Габдуллин // Евразийская адвокатура. – 2017. – № 3(28). – 101 с.

преступлений (или до него и после него); представление ориентирующей информации о марке, модели, особенностях транспортного средства, которое скрылось с места преступления.

Согласно УПК РФ, внешний осмотр трупа является составной частью осмотра места преступления, и следователь проводит его с участием судебно-медицинского эксперта, а в случае невозможности его вызова приглашается врач. Необходимость привлечения сведущих лиц этой профессии обусловлена спецификой объекта осмотра. Судебно-медицинский эксперт, который выступает сведущим лицом в вопросах судебной медицины, лишь помогает следователю правильно и подробно осмотреть труп, выявить и зафиксировать повреждения и важные для дела вещественные доказательства, которые находятся на трупе, дороге, транспортном средстве и предметах, с которыми столкнулось транспортное средство, а также изъять и упаковать их. В процессе осмотра трупа судебно-медицинский эксперт или врач-специалист в области судебной медицины должен обращать внимание следователя на все особенности, которые, по его мнению, имеют значение для данного случая, а также давать пояснения по поводу выполняемых им действий. Изучение и анализ следов в дальнейшем позволит получить ценные сведения для объективного восстановления картины дорожно-транспортных преступлений. Судебно-медицинский эксперт, который принимал участие в осмотре трупа на месте его обнаружения как специалист, вправе далее участвовать как судебно-медицинский эксперт в деле, ему целесообразно и желательно поручить проведение судебно-медицинской экспертизы данного трупа.

Одной из основных форм использования научных, технических или иных специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений признается судебная экспертиза, которая назначается по уголовному делу. Поскольку УПК РФ называет заключение эксперта одним из источников доказательства, назначении экспертизы направлено на получение неочевидных фактических данных, имеющих значение для правильного разрешения дела. Назначение экспертизы определяется ситуацией, когда другие средства



доказывания не позволяют установить отдельные обстоятельства дорожно-транспортных преступлений. Из всех многочисленных видов экспертиз наибольшее распространение при расследовании автотранспортных преступлений имеет судебно-медицинская, автотехническая, материаловедческая, трасологическая. Расширяются возможности комплексных медико-автотехнических и автотранспортных экспертиз.

Также в ряде случаев назначается химико-токсикологическая экспертиза. Сущность химико-токсикологического исследования пробы биологического объекта (мочи) заключается в проведении последовательного двухэтапного анализа:

- 1) предварительные исследования иммунохимическими методами с применением анализаторов, обеспечивающих регистрацию и количественную оценку результатов исследования путем сравнения полученного результата с калибровочной кривой;

- 2) подтверждающие исследования методами газовой и (или) жидкостной хроматографии с масс-спектрометрическим детектированием с помощью технических средств, обеспечивающих регистрацию и обработку результатов исследования путем сравнения полученного результата с данными электронных библиотек массспектров<sup>29</sup>.

Использование специальных знаний в аналитической химии для выявления в обнаруженных при осмотре места преступления следах крови микроколичеств спиртов делает возможным устанавливать факт алкогольного опьянения водителя, совершившего дорожно-транспортные преступления и скрывшегося с места преступления. Обнаружение микроколичеств спиртов в следах крови указывает на факт совершения дорожно-транспортных преступлений водителем в состоянии алкогольного опьянения, так как образование подобных следов имеет причинно-следственную связь с фактом дорожно-транспортных преступлений.

---

<sup>29</sup> Ростовцев, А.В. Указ. соч. – 108 с.

В следственной практике имеют место ситуации, когда при оценке заключения эксперта следователь устанавливает, что изложенная процедура исследования или полученные выводы требуют разъяснения или дополнения. Это решается согласно УПК РФ путем допроса эксперта, который выполнял экспертное исследование. Допрос можно проводить не только в отношении экспертного заключения, но и сообщения о невозможности решения поставленных вопросов, возникающих в случаях предоставления в распоряжение эксперта неполных материалов, постановки вопросов, выяснение которых не требует специальных знаний, а также тех, которые выходят за пределы компетенции эксперта. Допрос эксперта осуществляется в другой процессуальной форме. Потому он не может выступать составной частью либо продолжением экспертизы, также как допрос, к примеру, понятого не является продолжением соответствующего следственного действия, даже тогда, когда им подтверждаются или разъясняются те же факты, которые изложены в протоколе следственного действия. Автор солидарен с мнением И.А. Возгрина, утверждающего, что «практика расследования ДТП свидетельствует, что специальные знания сведущих лиц используются не только в пределах тех следственных действий, которые специально для этого установлены. Одним из видов привлечения специальных знаний выступает допрос лица. Ими могут, в том числе, являться очевидцы преступления, показания которых, из-за наличия в них специальных знаний, будут наиболее вероятными». По мнению ученого, «водитель-профессионал, который наблюдал ДТП, точнее укажет скорость движения транспортного средства перед преступлением, правильно опишет маневры, обратит внимание на работу светофора, указатели поворотов и т.п. В своих показаниях сведущий свидетель, кроме сведений о воспринятых им событиях, может высказать свое мнение по ним. Безусловно, такие суждения не имеют доказательственное значение»<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Возгрин И.А. Общие положения методики расследования отдельных видов преступлений. – М.: Юрист, 2018. – 198 с.

Одним из непроцессуальных видов использования специальных знаний выступают предварительные исследования. По мнению криминалистов практиков, В.С. Горюшинского, А.В. Бичахчянина, Е.В. Шацких, «существенным условием успешного раскрытия и расследования ДТП выступает своевременность действий по выявлению, изъятию, закреплению и исследованию следов преступления, большинство из которых в последующем могут быть признаны вещественными доказательствами. Чем больше полезной информации получит следователь, орган дознания, тем быстрее будет раскрыто преступление, обнаружен и наказан виновный. В связи с этим важное значение приобретает такая непроцессуальная форма использования специальных знаний, как предварительное исследование следов преступления и вещественных доказательств, которое осуществляется при проведении следственных действий или непосредственно после их окончания»<sup>31</sup>.

Как утверждают авторы, «если возникла необходимость в проведении таких исследований, следователь проводит их лично либо дает соответствующие указания специалисту. Чаще всего эти исследования проводятся в процессе осмотра места дорожно-транспортных преступлений. Значение указанного вида исследований материальных следов в целях получения розыскной информации обусловило их включение составной и неотъемлемой частью в методику расследования преступлений по горячим следам. Традиционные следы рук, ног, пятен веществ, крови, волос, сопутствующих предметов человека вместе со следами транспортного средства подлежат не только выявлению и криминалистическому исследованию, но и логической оценке. В ситуации, когда преступник скрылся с места преступления, а свидетелей нет, они приобретают решающее значение для розыска транспортного средства.

Так, при расследовании дорожно-транспортных преступлений было установлено, что совершен наезд на пешехода ночью при отсутствии очевидцев.

---

<sup>31</sup> Горюшинский В.С., Бичахчян А.В., Шацких Е.В. Общие принципы и особенности расследования ДТП // Вестник современных исследований. – 2018. – № 12.10 (27). – С. 106-111.

На месте преступления были обнаружены осколки стекла, частицы лакокрасочного покрытия, осыпание грунта и другие следы. По следам транспортного средства можно установить тип, модель протектора транспортного средства, по осколкам стекла – тип рассеяния, по частям краски – цвет верхнего слоя, тип окраски, а в совокупности с другими следами (размеры колеи, повреждениями на пути) – тип транспортного средства, направление его движения, характер передвижения, угол и место столкновения с препятствием. В результате проведенного специалистом предварительного экспресс-исследования обнаруженных следов было получена ориентирующая информация для оперативного розыска скрывшегося транспортного средства.

На разных этапах процесса расследования дорожно-транспортных преступлений используется другой вид – непроцессуальная форма привлечения специальных знаний – консультации сведущих лиц по вопросам, входящим в сферу их компетенции. Отличие консультаций от предыдущих исследований заключается в том, что во время консультирования не надо проводить никаких исследований. При наличии различных вещественных доказательств сведущее лицо может рекомендовать назначение конкретного рода, вида экспертизы (автотехнической, судебно-медицинской, биологической, криминалистической и др.), помочь правильно сформулировать вопрос, подготовить исходные материалы и др.

При раскрытии и расследовании дорожно-транспортных преступлений используются результаты применения специальных знаний, реализуемых как до возбуждения уголовного дела, так и параллельно с расследованием преступления, но вне рамок уголовного процесса. В первую очередь к ним относятся ведомственные осмотры, которые выясняют причины дорожно-транспортных преступлений. В этих случаях сведущие лица (инженеры по технике безопасности) осматривают место дорожно-транспортных преступлений и транспортное средство. «Служебный эксперт» проверяет режим труда и отдыха водителя, наличие у него случаев дорожно-транспортных преступлений, оценивает техническое состояние транспортного средства,

выясняет, как на данном предприятии организовано техническое обслуживание, соблюдается график обслуживания транспортного средства<sup>32</sup>. После окончания служебного расследования составляются соответствующие документы, которые могут быть истребованы следователем, согласно УПК РФ.

В заключение отметим еще одну непроцессуальную форму использования специальных знаний. Она включает проведение исследований в рамках проверки по криминалистическим учетам. При расследовании дорожно-транспортных преступлений нередко возникает необходимость в проверке транспортного средства и лиц, попавших в сферу уголовного судопроизводства по информационно-справочным и криминалистическим учетам. Использование этих учетов позволяет вести поиск транспортного средства, которое скрылось с места преступления, по оставшимся следам.

Таким образом, широкое внедрение различных форм использования специальных знаний в практику расследования дорожно-транспортных преступлений способствует быстрому раскрытию и качественному расследованию преступлений, обоснованному привлечению виновных к уголовной ответственности и предупреждению дорожно-транспортных преступлений.

---

<sup>32</sup> Безруков Ю.И., Хоменко Е.Г. Классификация и применение специальных знаний в следственных действиях // Известия высших учебных заведений. Уральский регион. – 2017. – № 2. – С. 28-32.

### **ГЛАВА 3. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОПЕРУПОЛНОМОЧЕННОГО УГОЛОВНОГО РОЗЫСКА И СОТРУДНИКОВ ГИБДД В РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

#### **§ 1. Деятельность оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД на первоначальном этапе расследования дорожно- транспортных преступлений**

Возложение на полицию в числе основных направлений деятельности задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, а также обострившаяся ситуация с ростом административной деликтности в этой области диктуют необходимость усиления роли взаимодействия органов внутренних дел с другими субъектами на стадиях возбуждения и расследования уголовных дел, связанных с дорожно-транспортными преступлениями.

Поскольку на органы внутренних дел государство возложило функции по непосредственному обеспечению охраны общественного порядка и общественной безопасности в стране, им принадлежит ведущая роль в организации данного взаимодействия, которое, как нам представляется, должно осуществляться на основе общих принципов государственного управления. Эти принципы и формы взаимодействия закреплены в нормативных актах, регулирующих деятельность органов внутренних дел, других правоохранительных органов и общественных формирований, а также в иных актах.

Основные принципы взаимодействия: - соблюдение законности, конституционных прав и свобод граждан; - комплексное использование сил и средств органов внутренних дел; - персональная ответственность должностных лиц органов внутренних дел за проведение и результаты мероприятий по взаимодействию.

Таким образом, мы можем сделать вывод, что на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений первым делом

осуществляется выезд на место совершения преступления и его осмотр. На место совершения преступления выезжает следственно-оперативная группа в составе следователя (дознателя), сотрудника (ов) оперативных подразделений, эксперта-криминалиста, сотрудника ГИБДД. Итак, согласно Приказу МВД России от 23.08.2017 N 6646 «основанием для выезда сотрудника, осуществляющего надзор за дорожным движением, на место ДТП является указание дежурного»<sup>33</sup>. В ходе регистрации сообщения (заявления) о ДТП в книгу учета сообщений о преступлениях и административных правонарушений (далее – КУСП) сотрудник подразделения дежурной части ОВД по возможности должен зафиксировать ФИО и телефонный номер заявителя; адрес, вид и обстоятельства дорожно-транспортного преступления; число и возрастные характеристики субъектов преступления; информация о необходимости оказания медицинской помощи и др. После этого, сотрудник дежурной части ОВД направляет на место дорожно-транспортного преступления сотрудников ГИБДД, в некоторых случаях дежурного сотрудника подразделения уголовного розыска (в зависимости от характера дорожно-транспортного преступления на место преступления направляется следственно-оперативная группа). Также стоит отметить, что сотрудники подразделения уголовного розыска привлекаются к выезду на место совершения дорожно-транспортных преступлений в случаях, когда после совершения преступления водитель скрылся с места дорожно-транспортного преступления.

По прибытии на место дорожно-транспортного преступления сотрудник ГИБДД докладывает в дежурную часть территориального ОВД о прибытии. Обеспечивает обозначение и ограждение места дорожно-транспортного преступления, устанавливает наличие на месте дорожно-транспортного преступления водителей, транспортные средства которых участвовали в

---

<sup>33</sup> Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 23.08.2017 N 664 // Российская газета, N 232, 13.10.2017.

дорожно-транспортном преступлении, выявляет очевидцев преступления, собирает иные данные о дорожно-транспортном преступлении и передает информацию о скрывшемся транспортном средстве и водителе, в дальнейшем действует в соответствии с указаниями дежурного. После получения информации о скрывшемся транспортном средстве и (или) водителе сотрудник дежурной части ОВД взаимодействует с сотрудниками подразделения уголовного розыска и ближайшими к месту преступления постами дорожно-патрульной службы (далее – ДПС).

Прибыв на место дорожно-транспортного преступления, следователь производит его детальный и тщательный осмотр, организуя при этом работу всех участников следственно-оперативной группы. Исходя из специфики преступлений данной категории, обязательным является составление схемы места преступления, в качестве приложения к протоколу осмотра и применение фото- или видеофиксации. Данное следственное действие, имеет большое значение, при расследовании дорожно-транспортного преступления, так как документирует их обстановку.

Что касается тех случаев, когда водитель скрылся с места преступления, оставив транспортное средство, то здесь стоит отметить, что осмотр места совершения дорожно-транспортного преступления является основным источником получения информации, как о личности водителя, так и о произошедшем событии в целом. Исходя из сказанного, необходимо выделить особенности производства данного следственного действия в указанной ситуации.

Итак, осмотр места преступления начинается с внешнего осмотра, который рекомендуется начинать с передней части транспортного средства. В протоколе осмотра указываются его вид (тип), модель, регистрационный знак, цвет и другие характеристики. Далее описываются обнаруженные на нем повреждения и следы.

Осмотр салона транспортного средства производится с обязательным участием специалиста-криминалиста. С его помощью ведется поиск следов



водителя. Это могут быть следы папиллярных узоров рук, частицы почвы на напольном коврике кабины, микрочастицы волокон одежды, следы жизнедеятельности человека (слюна, моча и т.д.), следы биологического происхождения в виде пятен бурого цвета, похожих на кровь, обнаруженные внутри салона на ветровом стекле, на открывшихся подушках безопасности. Обязательно следует указывать и описывать расположение рулевого управления автомобилем: правостороннее или левостороннее.

При обнаружении в ходе осмотра места преступления ценностей, их следует сфотографировать, описать и обеспечить сохранность до выдачи владельцам, либо их представителям. В поиске следов водителя и его обнаружении также может помочь применение служебной собаки специалистом-кинологом<sup>34</sup>.

После осмотра автомобиль помещается на стоянку для транспортных средств, задержанных сотрудниками правоохранительных органов, что позволяет следователю дополнительно его осмотреть и получить интересующую информацию. Кроме того, сохранение без изменений состояния транспортного средства, в котором оно находится после дорожно-транспортного преступления, позволяет проверить показания виновного водителя о том, что дорожно-транспортного преступление произошло по причине технической неисправности транспортного средства. При отсоединении от транспортного средства одной или нескольких деталей, данная деталь изымается, а затем предоставляется эксперту, для решения вопросов, в какой момент произошло отсоединение механизма и по какой причине<sup>35</sup>.

Результаты осмотра места преступления фиксируются в протоколе осмотра места преступления, который является основным процессуальным

---

<sup>34</sup> Скогорева Т.Ф. Сущность и содержание деятельности следователя по организации первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий в ситуации, когда водитель скрылся с места происшествия, оставив транспортное средство // Право и практика. – 2021. - № 1. – С. 73-76.

<sup>35</sup> Песенкова Д.П. Криминалистическая характеристика и ее взаимосвязь со следственными ситуациями в методике расследования дорожно-транспортных происшествий // Общество и право. – 2017. – №2. – С. 264-269.

документом, отражающим обстановку на месте преступления и фиксирующим следы преступления. В том случае, когда данный протокол составлен надлежащим образом и в нем зафиксированы ход и результаты осмотра места преступления, он имеет важное доказательственное значение, а также используется при допросе участников уголовного судопроизводства, для сопоставления и проверки их показаний, проведения автотехнических и иных экспертиз.

Что же касается требований, предъявляемых к составлению протокола осмотра места преступления и схем к нему, то здесь стоит отметить, что они должны соответствовать требованиям ст. 166, 167, 180 УПК РФ. При нарушении указанных требований данный документ может быть признан недопустимым доказательством.

Наличие транспортного средства на месте дорожно-транспортного преступления значительно облегчает поиск его водителя. С этой целью, транспортное средство проверяется по учетам и базам данных, устанавливается его владелец. Оперуполномоченный уголовного розыска опрашивает свидетелей и очевидцев произошедшего, устанавливает наличие камер наружного видеонаблюдения в районе дорожно-транспортного преступления, производит иные розыскные мероприятия. По окончании осмотра места преступления и указанных поисково-розыскных мероприятий следователь передает полученные данные о личности водителя и возможных следах преступления на его теле и одежде оперативному дежурному дежурной части, который ориентирует наружные наряды ППС и ГИБДД на розыск и задержание водителя. По возможности необходимо составить субъективный портрет скрывшегося водителя. Оповещая, в случае необходимости, население о дорожно-транспортных преступлениях в местной печати, по радио и телевидению, работники органов внутренних дел параллельно проводят опросы граждан, проживающих и работающих в районе места преступления. Для поиска свидетелей и очевидцев дорожно-транспортных преступлений, создаются

объявления в сети Интернет, где описывается обстоятельства произошедшего и просьба откликнуться всех тех, кому, что-либо известно о данном факте.

В данном направлении больше внимание следует применять средства видеозаписи, которые значительно облегчат деятельность сотрудников оперативных подразделений, поскольку сведения с камер видеонаблюдения являются достаточно информативным источником, иногда содержащим в себе и аудио информацию. Часто камеры видеозаписи фиксируют эмоциональное и психическое состояние водителя транспортного средства, а также других участников дорожного движения, что в дальнейшем имеет огромное значение для доказательства вины того или иного участника дорожно-транспортных преступлений. В некоторых случаях, на камерах видеонаблюдения можно увидеть, что водитель находится в состоянии алкогольного опьянения<sup>36</sup>. Кроме того, камеры видеонаблюдения позволяют воспроизводить записанные обстоятельства, действия и другие события, не только в нормальном режиме, но и в режиме замедленной съемки, что позволяет более объективно судить о происходящем<sup>37</sup>. Однако, минус камер видеонаблюдения является качества съемки и срок хранения материалов на носителе, а также добывание видеозаписей с камер видеонаблюдений.

Следует отметить, что, в случае получения информации о дорожно-транспортных преступлений, когда водитель транспортного средства скрылся с места преступления объявляется план «Перехват». План «Перехват» разрабатывается во всех территориальных органах внутренних дел. В разработку данного плана входит деятельность не только подразделения ГИБДД, но и оперативных и следственных подразделений. Главной задачей реализации плана «Перехват» - распознать и удержать сбежавшего водителя и транспортное

---

<sup>36</sup> Подчерняев А. Н. Управление транспортным средством в состоянии опьянения как признак состава преступления // Наука и практика. – 2016. – № 1 (66). – С. 86.

<sup>37</sup> Грибунов О.П., Коновалов А.И. К вопросу использования средств видеозаписи в расследовании дорожно-транспортных происшествий // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2018. – №3. – С. 29-32.

средство. О каждом новом факте (сведении) полученной на месте преступления следует незамедлительно докладывать в дежурную часть ОВД.

Главной деятельностью оперативных сотрудников при расследовании дорожно-транспортных преступлений на наш взгляд является работа по следующим направлениям:

1. Работа непосредственно на месте преступления, включающая в себя: раскрытие преступления «по горячим следам», если водитель скрылся с места преступления; проведение разведывательного опроса участников случившегося, очевидцев и свидетелей; установление камер видеонаблюдения и выдвижение версий. Также на месте дорожно-транспортного преступления сотрудник подразделения уголовного розыска обследуют прилегающую территорию к месту совершения преступления.

2. Работа непосредственно после осмотра места дорожно-транспортного преступления на последующим этапе расследования: подключение агентурного аппарата, работа с изъятым материалам с камер видео наблюдений.

По изъятым в ходе осмотра места преступления следам и объектам назначаются экспертизы. Сведения, полученные в результате проведенных экспертиз, дополняют информацию о скрывшемся водителе, а также совокупность доказательств, подтверждающих его причастность к совершению данного преступления. Далее следователь возбуждает уголовное дело, допрашивает потерпевшего, в том случае, если потерпевший жив и в состоянии давать показания. Направляет необходимые запросы и дает поручения органам дознания. Допрашивает свидетелей и очевидцев произошедшего, а при наличии у них видео- или фотоматериалов, имеющих значение для уголовного дела, изымает и осматривает их.

Далее назначаются экспертизы, в ходе которых проверяется принадлежность обнаруженных следов и объектов, изъятых в ходе осмотра места преступления, к данному преступлению, а также водителю, который скрылся с места дорожно-транспортного преступления. Важное значение имеет проведение опознания скрывшегося водителя очевидцами произошедшего и

других мероприятий, таких, как следственный эксперимент, проверка показаний на месте, очные ставки, с целью опровержения алиби виновного, в случае непризнания им вины или с целью устранения имеющихся противоречий, установления каких-либо обстоятельств. Необходимо отметить, что экспертизы могут быть назначены как на первоначальном этапе расследования, так и на последующем.

Изъятые в ходе предварительного следствия предметы и документы осматриваются, признаются вещественными доказательствами и приобщаются к уголовному делу. Собрав все допустимые доказательства по уголовному делу, и убедившись, что имеются достаточные к тому основания, следователь привлекает виновного водителя в качестве обвиняемого по уголовному делу.

На этом оканчивается первоначальный этап расследования преступления. Таким образом, можно сделать вывод о том, что сущность и содержание деятельности следователя по организации первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений в ситуации, когда водитель скрылся с места преступления, оставив транспортное средство, заключаются в выполнении комплекса эффективных и необходимых мероприятий, направленных на установление личности скрывшегося водителя и доказывании его причастности к совершенному преступлению.

На первоначальном этапе следует (желательно) установить субъектов, которые совершили дорожно-транспортные преступления, в целях успешного дальнейшего раскрытия и расследования преступлений. Наличие субъекта преступления эффективно сказывается на расследовании дорожно-транспортных преступлений на последующем этапе.

## **§ 2. Деятельность оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД на последующем этапе расследования дорожно-транспортных преступлений**

Начало последующего этапа расследования дорожно-транспортных преступлений характеризуется тем, что следователь, собрав необходимое и достаточное количество доказательств виновности лица на первоначальном этапе, принимает решение о необходимости привлечения лица в качестве обвиняемого. В литературе, посвященной расследованию данных преступлений, выделяется несколько видов типичных следственных ситуаций последующего этапа расследования.

Определенное распространение получила классификация типичных следственных ситуаций, исходящая из того, имеется ли в распоряжении следователя совокупность доказательств, указывающих на виновность лица в совершении преступления. Так, А.С. Князьков распределяет типичные следственные ситуации «по такому основанию, как наличие/ отсутствие совокупности доказательств, указывающих на виновность лица в совершении преступления, достаточными для окончания производства по уголовному делу с составлением обвинительного заключения»<sup>38</sup>. По его мнению, первая следственная ситуация предполагает, что «обвиняемый не отрицает факт совершения им преступления, собрана совокупность доказательств, достаточных для вывода о его виновности». Вторая ситуация предполагает, что «обвиняемый полностью или частично отрицает факт совершения им преступления, однако в уголовном деле имеется совокупность доказательств, достаточных для вывода о его виновности». Третья ситуация: «обвиняемый отрицает факт совершения им преступления, доказательств его вины, в силу ухудшения следственной ситуации, вызванной отказом потерпевшего и/или свидетелей от ранее данных

---

<sup>38</sup> Князьков А.С. Типичные следственные ситуации, возникающие на последующем этапе расследования по делам о преступном нарушении правил дорожного движения // Вестник Том. гос. ун-та. – 2017. – № 421. – С. 178-182.

доказательств, недостаточно и имеется перспектива прекращения уголовного преследования по реабилитирующим основаниям»<sup>39</sup>.

Следует отметить, что первые две ситуации, выделяемые автором, являются достаточно характерными для практики расследования дорожно-транспортных преступлений, что касается третьей ситуации, то ее сложно отнести к типичным ситуациям, поскольку предъявление обвинения по данной категории дел уже предполагает наличие сформированной совокупности доказательств по уголовному делу. Данные ситуации имеют место в правоприменительной практике, однако ими не исчерпываются возможные варианты тех результатов, с которыми может столкнуться следователь по окончании первоначального этапа расследования.

Е.В. Зубенко и С.А. Лаптев считают, что «на данном этапе характерны два вида типичных ситуаций, связанных с наличием или отсутствием обвиняемого»<sup>40</sup>. Исходя из этого ими выделяются: первая ситуация «Обвиняемый (подозреваемый) по уголовному делу установлен»; вторая — «Лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого по уголовному делу, не установлено»<sup>41</sup>. Аналогичной точки зрения придерживается и Е.А. Попов<sup>42</sup>.

На наш взгляд, безусловно, результаты расследования дорожно-транспортных преступлений на первоначальном этапе не всегда дают возможность привлечь в качестве обвиняемого одного из участников уголовного судопроизводства. Обращаясь к данным официальной статистики, мы видим, что 2 066 уголовных дел по расследованию дорожно-транспортных преступлений остались нераскрытыми за период январь-декабрь 2018 года<sup>43</sup>. Неблагоприятные

---

<sup>39</sup> Там же. – 180 с.

<sup>40</sup> Зубенко Е.В., Лаптев С.А. Тактические особенности организации и проведения последующего этапа расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности // Транспортное право. – 2015. – № 3. – С. 12-17.

<sup>41</sup> Зубенко Е.В., Лаптев С.А. Тактические особенности организации и проведения последующего этапа расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности // Транспортное право. – 2015. – № 3. – С. 12-17.

<sup>42</sup> Попов Е.А. Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей: дис. . канд. юрид. наук. Калининград, 2018. – 252 с.

<sup>43</sup> Состояние преступности в Российской Федерации. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/dejatelnost/statistics> (дата обращения: 01.05.2022).

следственные ситуации первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений, с большим процентом информационной неопределенности, не позволяют следователю установить причастность лица к совершенному преступлению или собрать достаточное количество доказательств для предъявления обвинения, несмотря на осуществление всех необходимых первоначальных следственных и иных процессуальных действий.

Считаем, что начало последующего этапа расследования связано с появлением в деле обвиняемого и заканчивается, когда следователь располагает достаточной совокупностью доказательств по уголовному делу, позволяющей ему принять уголовно-процессуальное решение об окончании предварительного расследования. Содержание последующего этапа заключается в оценке собранных по делу доказательств, как на первоначальном, так и на последующем этапах, проведении следственных действий, конкретизирующих имеющиеся доказательства (например, назначение и производство повторных и дополнительных экспертиз, установление и допрос новых свидетелей и др.). Однако здесь не редки случаи, когда обвиняемый не установлен. Поэтому на данном этапе характерны два вида типичных ситуаций, связанных с наличием или отсутствием обвиняемого:

- 1) следователь располагает достаточными доказательствами для предъявления обвинения.
- 2) следователем не установлено лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого.

Рассмотрим каждую из обозначенных типичных следственных ситуаций, обозначив при этом возможную программу действий следователя, а также возможные подвиды данных типичных следственных ситуаций.

Первая ситуация предоставляет следователю возможность принять процессуальное решение, связанное с вынесением постановления о привлечении лица в качестве обвиняемого, и провести процедуру предъявления обвинения в соответствии с УПК РФ. Следствие чего следовать может столкнуться с основными типовыми ситуациями:



1) обвиняемый согласен с предъявленным ему обвинением, вины признает полностью;

2) обвиняемый согласен с предъявленным ему обвинением частично;

3) обвиняемый не согласен с предъявленным ему обвинением.

Рассмотрим судебную практику по трех вышеуказанным ситуациям.

Первая ситуация является благоприятная, поскольку обвиняемый полностью согласен с обвинением. Так, гр. «К.А.А.» полностью признал свою вину, раскаялся и извинился перед жертвой ДТП гр. 1. Также по материалам дела следует, что гр. «К.А.А.» со своим другом гр. 2 утром направились на автотранспортном средстве по адресу «...» на отдых. За рулем автотранспортного средства находился гр. «К.А.А.». По адресу «...» гр. «К.А.А.» выпил бутылку спиртного напитка объемом 0,7 л., крепость которого составляет 7,8 градусов. После употребления гр. «К.А.А.» со своим другом гр. 2 направились по адресу «...». На одном из участке дорог гр. «К.А.А.» ехал со скоростью 105 км/ч, и почувствовал, что автотранспортное средство клонит в правую сторону.

Таким образом, гр. «К.А.А.» не справился с управлением и выехал на встречную полосу и столкнулся с автотранспортным средством марки «...» гос. рег. знак «...»<sup>44</sup>.

Вторая типовая ситуация, где обвиняемый частично согласен с предъявленным ему обвинением является менее благоприятной обстановкой на последующем этапе расследования дорожно-транспортных преступлений. Частичное признание вины может быть в следующих случаях:

1) лицо, управляющее автотранспортным средством признает вину частично, поскольку совершил дорожно-транспортного преступление по вине другого участника дорожного движения;

2) лицо, управляющее автотранспортным средством признает участие в дорожно-транспортном преступлении, но вину отрицает, поскольку он не имел

---

<sup>44</sup> Приговор Прионежского районного суда Республики Карелия от 31.01.2019 по делу № 1-3/2019. URL: <http://prionezhsky.kar.sudrf.ru/> (дата обращения: 29.04.2022).

возможности вовремя распознать опасность и поэтому не смог предотвратить ДТП.

Так, гр. Ф. свою вину в совершении дорожно-транспортного преступления признал частично. Согласно материалам дела, следует следующее: гр. Ф. управлял автотранспортным средством без права управления им, также был в состоянии алкогольного опьянения, направлялся по адресу «...» со скоростью «...» км/ч. Когда гр. Ф. проезжал перекресток во время движения, его автотранспортное средство заглохло, после чего гр. Ф. начал «перегазовку» и отвлекся на встречные машины, потом почувствовал удар, поднял голову и увидел, что от его автотранспортного средства уже отъезжает большой погрузчик<sup>45</sup>.

В другом случае гр. «Л.И.Г.» вину свою признал частично, заявив, что линии разметки были затерты. Однако, суд приговорил гр. «Л.И.Г.» к ограничению свободы сроком на «...» г. «...» мес.<sup>46</sup>

Третья ситуация, в которой обвиняемый свою вину не признает, является наиболее сложная для расследования дорожно-транспортных преступлений и неблагоприятная. Варианты непризнания вины лицами, совершившие дорожно-транспортные преступления различных. Рассмотрим некоторые из них.

Во-первых, лицо, управляющее автотранспортным средством вину свою не признает в силу некачественного дорожного покрытия;

Во-вторых, лицо, управляющее автотранспортным средством свою вину не признает, поскольку иные автотранспортные средства находились в «слепой зоне»;

В-третьих, лицо, управляющее автотранспортным средством свою вину не признает, поскольку считает, что ПДД нарушил другой участник;

В-четвертых, лицо, управляющее автотранспортным средством вину свою не признает и отказывается от дачи показаний.

---

<sup>45</sup> Приговор Соликамского городского суда Пермского края от 29.11.2011 по делу № 1-508/2011. URL: <http://solikam.perm.sudrf.ru/> (дата обращения: 29.04.2022).

<sup>46</sup> Приговор Братского городского суда № 1-798/2019 от 26 декабря 2019 г. по делу № 1-798/2019. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/JDeZm9LjoC1L/> (дата обращения: 29.04.2022).

Так, гр. «Ч.А.Н.» не признал себя виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ. В процессе судебного разбирательства гр. «Ч.А.Н.» пояснила, что ДД.ММ.ГГ около «...» ч. «...» мин. гр. «Ч.А.Н.» ехала из точки «А» в точку «Б» на собственном автотранспортном средстве. По словам гр. «Ч.А.Н.» скорость было около 20 км/ч. Гр. «Ч.А.Н.» двигалась по правой полосе на расстоянии 1-1,5 м. от обочины. После спуска с горы, на встречу выскочит мотоцикл марки «...», после чего съехал на свою полосу движения. Следует отметить, что согласно материалам дела, за первым мотоциклом, двигался второй мотоцикл марки «...». В результате чего произошло ДТП, с участием гр. «Ч.А.Н.» и первого мотоцикла марки «...»<sup>47</sup>.

Программа действий следователя в первой типичной следственной ситуации, складывающейся при предъявлении обвинения предполагает проведение:

1) допроса обвиняемого. У обвиняемого следует выяснить подробно все обстоятельства совершенного преступления, при этом не следует механически копировать показания ранее данные этим лицом в другом процессуальном статусе. Обвиняемый, осознавая свою вину, не пытается оказывать какого-либо неправомерного воздействия на потерпевшего (с целью изменения последним своих показаний), наоборот, принимает меры для примирения с ним. Следователь должен использовать благоприятную следственную ситуацию и тщательно фиксировать показания обвиняемого;

2) проверки показаний на месте с участием обвиняемого. Данное следственное действие крайне необходимо, если ранее показания этого субъекта на месте не проверялись и не демонстрировались. Обвиняемому следует предложить показать, как развивался механизм совершения дорожно-транспортного преступления, направление движения участников дорожного движения, место дорожно-транспортного преступления, место, с которого обвиняемый стал воспринимать дорожную ситуацию, как аварийную, действия

---

<sup>47</sup> Приговор Ростовского районного суда Ярославской области от 05.03.2019 по делу № 1-1/2019. URL: <http://rostovsky.jrs.sudrf.ru/> (дата обращения: 29.04.2022).

по предотвращению дорожно-транспортного преступления, действия в момент и после дорожно-транспортного преступления, месторасположение пострадавших после произошедшего и т.д. «Если виновный увозил пострадавшего с места ДТП и оставил его в другом месте, то необходимо определить маршрут такого движения, что также важно для установления возможных следов и очевидцев преступления»<sup>48</sup>. В целях повышения эффективности данного следственного действия рекомендуется привлечь к планированию и производству проверки показаний на месте специалиста-автотехника, который может оказать помощь в реконструкции фактической обстановки, а также оценить результаты данного следственного действия;

3) следственного эксперимента с участием обвиняемого или без него;

4) розыска дополнительных свидетелей путем направления отдельных поручений органу дознания и объявлений в средствах массовой информации, социальных сетях. С аналогичной просьбой можно обратиться в организации, осуществляющие пассажирские перевозки (имеющие в своем парке: автобусы, троллейбусы, трамваи, маршрутные такси, такси и т.д.)<sup>49</sup>. В случае установления дополнительных свидетелей – с ними проводятся: допросы и проверки показаний на месте, а также при необходимости следственные эксперименты и очные ставки;

5) сбора сведений, характеризующих личность обвиняемого, по месту его жительства, работы;

6) установления наличия или отсутствия смягчающих и отягчающих наказание обстоятельств.

Программа действий следователя во второй типичной следственной ситуации, складывающейся при предъявлении обвинения предполагает проведение:

---

<sup>48</sup> Зубенко Е.В., Оровер В.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности. М., 2014. – 200 с.

<sup>49</sup> Пинчук Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП // Уголовный процесс. – 2019. – № 1. – С. 70-79.

1) допроса обвиняемого. У обвиняемого следует подробно выяснить все обстоятельства совершенного преступления и причины, по которым обвиняемый признает себя виновным частично. Водитель транспортного средства может изначально допустить «ошибку в оценке дорожной обстановки и своих действий в соответствии с правилами дорожного движения, что и привело к совершению дорожно-транспортного преступления, однако и в ходе расследования водитель транспортного средства считает, что требования правил дорожного движения им были соблюдены в полном объеме. В этом случае следователю рекомендуется осуществить более подробное разъяснение водителю транспортного средства тех положений пунктов правил дорожного движения, которые им были нарушены. По каждому пункту должно последовать объяснение о том, какими действиями водителя нарушены те или иные положения. Следователь помимо всего прочего должен озвучить правомерную модель поведения водителя в данных дорожных условиях. Подобные действия со стороны следователя помогут разрядить конфликтную ситуацию и поднимут авторитет личности следователя в глазах водителя транспортного средства»<sup>50</sup>;

2) проверки показаний на месте с участием обвиняемого;

3) следственного эксперимента с участием обвиняемого или без него;

4) розыска дополнительных свидетелей путем направления отдельных поручений органу дознания и объявлений в средствах массовой информации, социальных сетях;

5) следственных действий, направленных на получение информации с мобильных телефонов, планшетов и других гаджетов. Так, текст сообщения, фото, видео, отправленное с помощью современных технических средств, родственникам или друзьям может прояснить ситуацию, в том числе разоблачить, например, ложные показания участников дорожно-транспортного преступления;

---

<sup>50</sup> Пинчук Л.В. Особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений: монография / Пинчук Л.В. Рязань: Рязанский филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018. – 33 с.

6) очных ставок с участием обвиняемого с различными участниками уголовного судопроизводства;

7) сбора сведений, характеризующих личность обвиняемого, по месту его жительства, работы. При допросе лиц, знающих участников дорожно-транспортного преступления, например, их родственников и близких, важно выяснить, не страдал ли обвиняемый какими-либо психическим или физическим недостатками, каким было его состояние здоровья перед преступлением, не злоупотреблял ли он алкоголем, куда направлялся, как был одет, что имел при себе и т.д.;

8) установления наличия или отсутствия смягчающих и отягчающих наказание обстоятельств.

Программа действий следователя в третьей типичной следственной ситуации, складывающейся при предъявлении обвинения предполагает проведение:

1) допроса обвиняемого. У обвиняемого следует подробно выяснить все обстоятельства совершенного преступления и причины, по которым обвиняемый не признает себя виновным. Некоторые обвиняемые, обнаружив неполноту первоначального этапа, на последующем этапе изменяют свои показания, оспаривают достоверность установленных следствием данных об обстоятельствах маневрирования, скорости движения участников дорожного движения, утверждают, что нарушения Правил дорожного движения было допущено другим участником преступления. В таком случае необходимо также проведение дополнительной автотехнической экспертизы. Обвиняемый может сослаться и на шоковое состояние после дорожно-транспортного преступления, что побудило подписать протокол осмотра места ДТП, не читая его;

2) очных ставок с участием обвиняемого;

3) проверки показаний на месте с участием обвиняемого;

4) следственного эксперимента с участием обвиняемого или без него;

5) розыска дополнительных свидетелей путем направления отдельных поручений органу дознания и объявлений в средствах массовой информации, социальных сетях;

6) следственных действий, направленных на получение информации с мобильных телефонов, планшетов и других гаджетов;

7) сбора сведений, характеризующих личность обвиняемого, по месту его жительства, работы;

8) установления наличия или отсутствия смягчающих и отягчающих наказание обстоятельств.

Вторая типичная следственная ситуация последующего этапа расследования «следователем не установлено лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого» предполагает:

1) тщательный анализ и оценку собранных по делу доказательств;

2) продолжение розыска водителя транспортного средства (на основании результатов осмотра места преступления дача отдельных поручений органу дознания для установления: собственника транспортного средства; лица, управлявшего транспортным средством в момент дорожно-транспортного преступления; факта осуществления фото-, видео- фиксации места и события дорожно-транспортного преступления техническими средствами граждан либо стационарно установленных вблизи места преступления; подача запросов в различные базы данных, организации, предприятия и учреждения; дача объявлений в средствах массовой информации, социальные сети).

Розыск водителя и транспортного средства основывается на материальных следах, выявленных на месте преступления и идеальных следах, полученных от потерпевших и (или) свидетелей дорожно-транспортного преступления<sup>51</sup>. Следователем собирается и анализируется информация: о государственном регистрационном номере транспортного средства (есть ли сведения обо всей

---

<sup>51</sup> Сергеев В.В., Канов А.А. О некоторых проблемах установления лиц, скрывшихся с мест совершения дорожно-транспортных преступлений // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2015. – № 2. – С. 57-62.

совокупности данных номера или какая то комбинация чисел и букв, сведения о регионе постановки на учет), о типе транспортного средства (грузовой, легковой и т.д.), о марке транспортного средства, о цвете и других отличительных признаках транспортного средства, о повреждениях транспортного средства и предметов окружающей обстановки, о повреждениях на теле потерпевшего, о следах транспортного средства на месте преступления и т.п.<sup>52</sup>.

В отдельном поручении органу дознания следователю необходимо истребовать информацию о транспортных средствах, которые в примерное время совершения дорожно-транспортного преступления проезжали по данному участку дороги (установление подозреваемого транспортного средства и возможных свидетелей (очевидцев) на основании данных стационарных комплексов фото-видеофиксации или камер потока вблизи места дорожно-транспортного преступления, а также данных технических средств граждан (видеорегистраторы, смартфоны и т.д.). Следователю рекомендуется подавать объявления в средства массовой информации о произошедшем событии для установления дополнительных свидетелей. С аналогичной просьбой можно обратиться в организации, осуществляющие пассажирские перевозки (имеющие в своем парке: автобусы, троллейбусы, трамваи, маршрутные такси, такси и т.д.)<sup>53</sup>.

В случае обнаружения транспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном преступлении, его необходимо тщательно осмотреть для выявления: технических повреждений, деталей транспортного средства со следами ремонтного воздействия либо полной или частичной замены, деталей транспортного средства, на которых присутствуют потертости, следы отслоений или наслоений частиц лакокрасочного покрытия и т.п. Так, водитель скрылся с места дорожно-транспортного преступления, затем «свою автомашину он оставил около скотных дворов в поселке. В последующем он провел ремонтно-

---

<sup>52</sup> Пинчук Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП // Уголовный процесс. – 2019. – № 1. – С. 70-79.

<sup>53</sup> Там же.



восстановительные работы на автомашине и заменил капот. Свою автомашину он поставил в гараж»<sup>54</sup>. Транспортное средство снаружи, включая днище кузова, и в салоне осматривается на предмет выявления следов крови, остатков кожи, костей, волос, биологических выделений человека (слюны, мочи), обрывков одежды, которые могут принадлежать потерпевшему.

В том случае, если проведение розыска водителя транспортного средства дало положительные результаты, необходимо осуществить следующие следственные действия<sup>55</sup>: освидетельствование водителя транспортного средства; получение образцов для сравнительного исследования (отпечатки пальцев рук, образцы биологических выделений человека, волосы); допрос водителя транспортного средства; обыск (выемка) по месту жительства, работы и учебы водителя транспортного средства (обнаружение и изъятие одежды, обуви); осмотр одежды и обуви водителя транспортного средства; предъявление для опознания водителя транспортного средства потерпевшему и (или) свидетелям; назначение судебной дактилоскопической экспертизы (установление тождества между отпечатками пальцев водителя транспортного средства и следами пальцев рук, выявленных как в салоне, так и на транспортном средстве, водитель которого скрылся с места преступления); назначение судебной трасологической экспертизы (установление тождества между обувью водителя транспортного средства и следами обуви возле транспортного средства, обнаруженных на месте преступления); назначение судебной биологической экспертизы (установление тождества между образцами биологических выделений водителя транспортного средства и его волос с объектами, изъятими с места преступления); назначение судебной экспертизы материалов, веществ и изделий (установление тождества между волокнами ткани одежды водителя транспортного средства и тканью обивки рабочего места водителя транспортного средства, участвовавшего в преступлении); назначение судебной

---

<sup>54</sup> Приговор Спасского районного суда Рязанской области от 24.01.2011 по делу № 1-7/2011. URL: <http://spassky.riz.sudrf.ru/modules.php?name=modsearch> (дата обращения: 02.05.2022).

<sup>55</sup> Пинчук Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП // Уголовный процесс. – 2019. – № 1. – С. 70-79.

генетической экспертизы (установление тождества ДНК профиля водителя транспортного средства с объектами, изъятыми с места преступления).

Также в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений часто прибегают к производству следственного действия, предусмотренного ст. 186.1 УПК РФ. Сведения, которые приобретаются в следствие проведения следственного действия, предусмотренного ст. 186.1 УПК РФ, обширны, что дает возможность применять их для преодоления разнообразных форм противодействия расследованию и раскрытию конкретных видов преступления. Рассмотрим производство данного следственного действия на примере преступлений, предусмотренных статьей 264 и 264.1 УК РФ. Сведения о базовых станциях, в зоне обслуживания которых зарегистрированы номера, используемые участниками дорожно-транспортных преступлений, может предоставлять информацию о фактическом местонахождении граждан или направлении их движения и направлении движения транспортных средств во временном интервале, представляющие интерес для органов предварительного расследования.

Так, исходя из фабулы приговора Ленинского р-н. суда г. О. следует, что гр. П. в промежуток времени с 15:45 по 16:10 15 декабря 2018 г., находился за рулем автотранспортного средства, направлялся параллельно территории детского оздоровительного комплекса (далее – ДОК), на расстоянии около 800 м. от ворот в ДОК, гр. П. нарушил ПДД, в следствие сего наехал на другого участника дорожного движения – пешехода. В результате наезда на пешехода, потерпевшему был причинён тяжкий вред здоровья. Не смотря на тот факт, что гр. П. остановился и предложил потерпевшему помощь – доставил в травмпункт, гр. П. совершил преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ.

На этапе предварительного расследования гр. П. свою вину не признал и заявив, что 15 декабря 2018 г. ориентировочно в 8 ч. 40 мин. он находился на подъезде к работе ООО «...» на собственном транспортном средстве; автомобиль, по словам гр. П., находился на парковке перед хозяйственными воротами ООО «...». До 20:00 гр. П. находилась на территории ООО «...», работу

не покидала, транспортное средство находилось у ворот ООО «...». По дороге из г. О. в ООО «...» имеется ДОК. Со слов гр. П. 15 декабря 2018 г. возле ДОК она никого не видела, помощи никто не просил. Гр. П. также пояснила, что в ее пользовании имеется SIM-карта с номером «...».

Таким образом, органы следствия приняли решения о производстве следственного действия «получение информации о соединениях между абонентами и (или) абонентскими устройствами». По результатам которого, исходя из изучения детализации телефонных соединений было установлено, что 15 декабря 2018 г. в 16:47 гр. П. была неподалёку от травмпункта, куда была доставлена жертва преступления. Исходя из результатов проведенного следственного действия, предусмотренного ст. 186.1 УПК РФ опровергалась версия гр. П., т.е. подтвердился факт совершения преступлений, предусмотренного ч.1 ст. 264 УК РФ<sup>56</sup>.

Помимо этого, одним из распространенных способов противодействия раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений является заключение преступником соглашения со свидетелями, т.е. сговор.

Так, в процессе расследования, гр. А свою вину в преступлении, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ не признала. На допросе гр. А. заявила, что перед началом движения задним ходом она видела, что девушка поскользнулась и упала в непосредственной близости от задней части ее транспортного средства. Схожее заявление было получено от гр. Д., которая на допросе заявила, что была свидетелем преступления и видела, как на расстоянии 10 метров от нее девушка поскользнулась, упала в лужу и только после этого гр. А. начала движение на собственном транспортном средстве задним ходом, при этом место падения было на расстоянии около 1 метра позади автомобиля, то есть ДТП не было. Помимо этого, гр. Д., заявила, что с гр. А. знакома не была. Выявленные в судебном заседании подробности телефонных разговоров между абонентами мобильных телефонов, которыми пользовались гр. А. и гр. Д., свидетельствуют

---

<sup>56</sup> Постановление Ленинского районного суда г. Оренбурга от 05.08.2019 по делу №1 - 212/2019 // Судебные и нормативные акты [сайт]. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 06.04.2022).

о факте их общения до рассматриваемых событий и объективно подтверждают заинтересованность гр. Д. Детализация в данном уголовном производстве была получена именно посредством производства следственного действия, предусмотренного ст. 186.1 УПК РФ. Поскольку показания гр. Д. обнаруживают некоторые противоречия обстоятельствам преступления, суд отнесся к этим показаниям критически<sup>57</sup>.

Таким образом, рассмотрев следственные ситуации и программы действий следователя на последующем этапе расследования дорожно-транспортных преступлений, приходим к следующим выводам:

1) начало последующего этапа расследования характеризуется тем, что следователь, собрав необходимое и достаточное количество доказательств виновности лица на первоначальном этапе, принимает решение о необходимости привлечения лица в качестве обвиняемого, либо, несмотря на производство всех необходимых следственных действий не установлено лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого;

2) содержание последующего этапа заключается в оценке собранных по делу доказательств, как на первоначальном, так и на последующем этапах, проведении следственных действий, конкретизирующих имеющиеся доказательства (например, назначение и производство повторных и дополнительных экспертиз, установление и допрос новых свидетелей и др.);

3) на последующем этапе расследования этапе характерны два вида типичных следственных ситуаций, связанных с наличием или отсутствием обвиняемого: а) следователь располагает достаточными доказательствами для предъявления обвинения; б) следователем не установлено лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого;

4) каждой из обозначенных типичных следственных ситуаций предложена возможная программа действий следователя, а также вероятные подвиды данных типичных следственных ситуаций;

---

<sup>57</sup> Постановление Ленинского районного суда г. Томска от 21.04.2019 г. по делу 1- 52/2019 Судебные и нормативные акты [сайт]. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 06.04.2022).

5) окончание последующего этапа расследования связано с наличием в распоряжении следователя достаточной совокупности доказательств по уголовному делу, позволяющей ему принять уголовно-процессуальное решение об окончании предварительного расследования.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, подводя итоги настоящего исследования, следует отметить, что дорожно-транспортные преступления обладают определенными особенностями транспортной направленности, в связи с чем требуется исследование криминалистической характеристики.

Криминалистическая характеристика преступлений, исследуемой категории состоит из определенных элементов, к которым следует относить:

- 1) типовые следственные ситуации, которые возникают на первоначальном этапе расследования (приобретение исходных данных);
- 2) способ совершения;
- 3) способы сокрытия и маскировки;
- 4) следы от преступного посягательства: материальные и идеальные;
- 5) личностные особенности преступника и потерпевшего;
- 6) время и место совершения преступления, т.е. обстановка.

Следует отметить, что не все авторы в криминалистических исследованиях выделяют типовые следственные ситуации в качестве элемента криминалистической характеристики.

Согласно правоприменительной и судебной практике, в большинстве случаев дорожно-транспортных преступлений виновные водители указывают в качестве причины аварии технические неисправности автотранспорта, около 81% всех аварий происходит по человеческому фактору (к примеру, из-за невнимательности, использования мобильных телефонов, курение и т.д.). Как правило, такое поведение проявляется в нарушении водителем скоростного режима, выезде на встречную полосу, вождении в нетрезвом виде, нарушении правил обгона, несоблюдении правил остановки, поворота и т.п. Итак, следует вывод, что на российской дорогах имеется большое количество безответственных водителей, нарушаются правила дорожного движения.

Поведение жертвы в дорожно-транспортных преступлениях может носить как противоправный характер (например, отсутствие светоотражающих

элементов на одежде при ночных передвижениях за городом), так и носить провокационный или халатный характер. Однако следует помнить и о пешеходах, которые переходят (перебегают) дорогу в не положенном месте.

Жертвой от совершения дорожно-транспортного преступления может быть любое лицо. В данном случае, в большинстве случаев потерпевшими от дорожно-транспортных преступлений являются несовершеннолетние, а также лица пенсионного возраста. Но стоит отметить, что около 65 % жертв было свойственно виктимное поведение.

В 78% случаев дорожно-транспортные преступления совершают лица мужского пола, лица женского пола совершают около 22% дорожно-транспортных преступлений от общего числа преступлений исследуемой категории. При этом следует отметить, что в последнее время доля женщин, управляющих транспортными средствами, увеличивается.

Возрастная категория лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления выглядит следующим образом: от 18 до 35 лет – 70%; от 35 лет – 30%.

Согласно данным, характеризующим личности преступников, совершившие дорожно-транспортные преступления, мы пришли к выводу, что в большинстве случаев, дорожно-транспортные преступления совершаются в связи с низким уровнем и опытом вождения (менее 5 лет, как правило). Кроме того, до сих пор имеет место управление транспортного средства без прав или лиц, которые лишены данного права, что характерно для небольших населенных пунктов, отдаленных районов и обычно связано с вождением в нетрезвом виде (в наркотическом или алкогольном опьянении), при этом отмечается наиболее агрессивный стиль вождения.

Образовательный уровень виновных в совершении дорожно-транспортных преступлений невелик. Согласно статистическим данным, виновный в совершении дорожно-транспортного преступления является лицо с высшим образованием в 20% случаях, 35% – виновных имели средней специальное образованием.

Под механизмом дорожно-транспортного преступления, как элемент криминалистической характеристики, следует понимать совокупность связанных элементов, а именно: лицо, управляющее транспортным средством – транспортное средство – дорожное средство – пешеход или пассажир – погодные условия, дорожный трафик, поскольку именно данные составляющие в той или иной степени взаимодействуют в неразрывной связи при любом преступлении исследуемой категории дел, но при наличии у водителя необходимых навыков, знаний, опыта вождения и твердой убежденности в необходимости правомерного поведения можно избежать большинства нарушений правил дорожного движения и объективно воспрепятствовать обстоятельствам.

Способ совершения дорожно-транспортных преступлений характеризуется отсутствием действий по подготовке к совершению преступления, и заключается в непосредственном совершении преступления, повлекшего последствия, предусмотренные уголовным законом. Совершение действий либо осуществление бездействия, подпадающее под признаки преступлений, предусмотренных ст.ст. 264, 264.1 УК РФ: от нарушения конкретных ПДД до наступивших неблагоприятных последствий, позволяет нам говорить об особенностях способа совершения названных деяний.

Типичными способами совершения преступлений рассматриваемой категории являются: столкновения транспортных средств (лобовое, боковое, касательное, заднее); опрокидывания (как правило, вследствие неправильно выбранной скорости движения); наезд на стоящее транспортное средство или на препятствие (неподвижный предмет); наезд на пешехода или велосипедиста (на проезжей части, на тротуаре); иные преступления исследуемой категории.

Что касается способов нарушения ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ), то, на наш взгляд, способом совершения преступлений данной категории является совокупность действий водителя транспортного средства как участника дорожного движения, выразившихся в управлении транспортным средством в состоянии опьянения и не повлекших последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью и (или)



смерти человека. Причем, в отличие от преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, нарушение ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию, является умышленным преступлением.

Под слеодообразованием следует понимать весь комплекс следов, которые имеются на месте совершения дорожно-транспортных преступлений. Как правило, в криминалистических учениях следы разделяются на материальные и идеальные. Так, к материальным следам следует относить все проявления в окружающем мире, имеющие физическую оболочку на месте совершения дорожно-транспортных преступлений. Группа материальных следов совершения дорожно-транспортных преступлений включают в себя следующие наиболее распространённые следы: 1) травмы и телесные повреждения любого рода на теле участников преступления; 2) трансформация места совершения; 3) повреждения автомобилей (вмятины, царапины, сколы и т.п.); 4) следы протекторов шин автомобилей (скольжение, торможение и др.); 5) биологические следы на автомобилях и внутри их и др.

Идеальные следы представляют собой сведения (воспоминания) в сознании людей: свидетелей, очевидцев, потерпевших и др. Данная категория следов отражает в процессуальных документах, оформляемых уполномоченными лицами.

По нашему мнению, на современном этапе развития общества в процессе глобализации, следует выделять третью группу следов – цифровые или информационные следы. К таким источникам, содержащие в себе следы совершения преступления исследуемой категории следует относить: записи с видеорегистраторов, камер видеонаблюдения (к примеру, АПК «Безопасный город»), сотовые телефоны, в том числе ресурсы в Интернет-пространстве.

Обстановка совершения дорожно-транспортных преступлений является также неотъемлемой частью криминалистической характеристики преступлений. Под обстановкой совершения дорожно-транспортных преступлений понимаются время и место совершения преступления. Согласно

исследованию статистических данных, правоприменительной и судебной практик, мы пришли к следующему мнению:

1. Около 15% дорожно-транспортных преступлений совершаются на автомобильных дорогах федерального значения;
2. Около 20% дорожно-транспортных преступлений совершаются на региональных и межмуниципальных дорогах;
3. Около 60% дорожно-транспортных преступлений совершаются на местных дорогах;
4. На частных и иных дорогах происходит остальная часть дорожно-транспортных преступлений.

Также следует отметить, что на территории городов и населенных пунктов совершено три четверти дорожно-транспортных преступлений (76%). На автомобильных дорогах вне городов и населенных пунктов произошло чуть менее четверти (24%) всех дорожно-транспортных преступлений.

Наиболее часто водители транспортных средств совершали дорожно-транспортные преступления из-за нарушения правил проезда перекрестков (около 19% от общего количества), неправильного выбора дистанции (около 12% от общего количества), нарушения правил проезда пешеходных переходов (около 9% от общего количества) и несоответствия скорости конкретным условиям движения (около 12%).

При производстве расследования дорожно-транспортных преступлений выдвигают несколько типичных следственных ситуаций, при которых могло произойти событие: первая типичная следственная ситуация – водитель и его транспортное средство и остальные участники произошедшего находятся на месте происшествия; вторая ситуация – водитель скрылся с места происшествия на своем транспортном средстве, при этом потерпевший остался на месте. третья ситуация – виновный водитель скрылся с места происшествия, оставив свое транспортное средство, потерпевший на месте

Основным направлением исследования в процессе написания выпускной квалификационной работы являлось изучение деятельности сотрудников

оперативных подразделений и сотрудников подразделений ГИБДД. Деятельность исследуемых субъектом при расследовании дорожно-транспортных преступлений строится в два этапа: первоначальный этап, связанных с выездом на место совершения преступления и возбуждением уголовного дела; последующий этап.

Итак, на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений деятельность сотрудников оперативных подразделений и ГИБДД заключается в следующем:

- 1) выезд на место совершения преступления, и доклад о прибытии в дежурную часть органа внутренних дел;
- 2) обеспечение обозначений и ограждение места преступления, установление наличия на месте происшествия водителей, транспортных средств, которые участвовали в дорожно-транспортном преступлении, выявление очевидцев, собирание иных данных о случившемся и передача в дежурную часть органов внутренних дел о скрывшемся транспортном средстве и водителе, в дальнейшем действует в соответствии с указаниями дежурного;
- 3) при сокрытии транспортного средства с места преступления объявляется план перехват;
- 4) полный осмотр места происшествия;
- 5) установление и фиксация следов и иных вещественных доказательств, а также их изъятие;
- 6) осмотр прилегающей территории, установление камер видеонаблюдения;
- 7) производство разведывательного опроса свидетелей, очевидцев, потерявших и других участников преступления.

После возбуждения уголовного дела, связанного с преступлением, деятельность сотрудников оперативных подразделений и ГИБДД состоит в следующем:

- 1) деятельность по установлению владельца транспортного средства, которое участвовало в дорожно-транспортном преступлении;
- 2) работа с лицами, оказывающие содействие органам внутренних дел;

3) установление подозреваемого и производство следственных и процессуальных действий;

4) следственные действия, проводимые на последующем этапе расследования дорожно-транспортных преступлений: допрос; проверки показаний на месте; следственный эксперимент; следственных действий, направленных на получение информации с мобильных телефонов; очная ставка.

Следует отметить, что в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений, наиболее эффективным следственным действием выступает «Получение информации о соединениях между абонентами и (или) абонентскими устройствами» (ст. 186.1 УПК РФ). Сведения, которые приобретаются в результате проведения следственного действия, предусмотренного ст. 186.1 УПК РФ, обширны, что дает возможность применять их для преодоления разнообразных форм противодействия расследованию и раскрытию конкретных видов преступления. Рассмотрим производство данного следственного действия на примере преступлений, предусмотренных ст.ст. 264 и 264.1 УК РФ. Сведения о базовых станциях, в зоне обслуживания которых зарегистрированы номера, используемые участниками дорожно-транспортных преступлений, может предоставлять информацию о фактическом местонахождении граждан или направлении их движения и направлении движения транспортных средств во временном интервале, представляющие интерес для органов предварительного расследования.

Основной проблемой в деятельности сотрудников оперативных подразделений и ГИБДД является их взаимодействие в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений. Таким образом, целях эффективного расследования дорожно-транспортных преступлений необходимо сформировать четкое взаимодействие субъектов, занимающихся раскрытием и расследованием преступлений в исследуемом виде преступлений, т.е. сотрудниками оперативных подразделений и ГИБДД. Основной целью взаимодействия является устойчивая, четкая и грамотная система получения и передача информации между субъектами которая будет обеспечивать детальный анализ

полученных сведения для принятия действенных управленческих решений в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений.

Также следует обратить внимание на тот факт, что на сегодняшний день в России широко распространены «умные» видеокамеры, которые идентифицируют личность человека, который может оказаться потенциальным преступником, или человеком склонным к терроризму. В московских системах наблюдения применяются нейросети от компании *NtechLab*, которые идентифицируют лицо человека, сравнивая его внешность с фотографиями из базы данных. На наш взгляд, АПК «Безопасный город» является весьма эффективным средством раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений, поскольку в их базах данных сотрудники оперативных подразделений и ГИБДД могут приобретать информацию, представляющую интерес (изображения автотранспортных средств, их государственные знаки, маршрут движения и лиц, совершающие преступления исследуемой категории).

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### **I. Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы**

#### **Российской Федерации:**

1. Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 г.: Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 года // Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru), 04.07.2020, N 0001202007040001 (дата обращения: 14.02.2022).
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 N 195-ФЗ // Российская газета, N 256, 31.12.2001.
3. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ // Российская газета, N 245, 26.12.95.
4. О прокуратуре Российской Федерации: Федеральный закон от 17 января 1992 года № 2202-1 (в редакции от 29 июля 2017 года) // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения: 24.02.2022).
5. О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 30.11.2011 N 342-ФЗ // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения: 24.02.2022).
6. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ // Российская газета, N 149, 08.07.2016.
7. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 18.12.2001 N 174-ФЗ (ред. от 25.03.2022) // Российская газета, N 249, 22.12.2001.
8. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 N 63-ФЗ // Российская газета N 113-115, 18-20.06.96.

9. О порядке и размере возмещения процессуальных издержек, связанных с производством по уголовному делу, издержек в связи с рассмотрением дела арбитражным судом, гражданского дела, административного дела, а также расходов в связи с выполнением требований Конституционного Суда Российской Федерации и о признании утратившими силу некоторых актов Совета Министров РСФСР и Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 01.12.2012 N 1240 // Российская газета, N 283, 07.12.2012.

10. О введении в действие перечней статей Уголовного кодекса Российской Федерации, используемых при формировании статистической отчетности: Указание Генпрокуратуры России N 738/11, МВД России N 3 от 25.12.2020 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения: 24.02.2022).

11. Инструкция по организации взаимодействия подразделений и служб органов внутренних дел в расследовании и раскрытии преступлений: Приказ МВД России от 19 апреля 2010 г. N 293 // Правовое регулирование деятельности органов внутренних дел, 2-е издание, том 1, 2003.

12. О некоторых вопросах организации оперативно-розыскной деятельности в системе МВД России: Приказ МВД России от 19.06.2012 N 608 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 24.02.2022).

13. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 23.08.2017 N 664 // Российская газета, N 232, 13.10.2017.

14. Об утверждении Порядка уведомления в системе МВД России о фактах обращения в целях склонения к совершению коррупционных правонарушений: Приказ МВД России от 19 апреля 2010 г. N 293 // Российская газета, N 152, 13.07.2010.

15. Порядок взаимодействия подразделений Госавтоинспекции с организациями, осуществляющими образовательную деятельность и реализующими основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, при проведении экзаменов на предоставление специального права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и входящих в них подкатегорий: утв. Приказом МВД России от 19 октября 2021 г. N 764 // Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru), 26.11.2021, N 0001202111260025 (дата обращения: 01.05.2022).

## **II. Монографии, учебники, учебные пособия:**

16. Аверьянова Т.В. Криминалистика: учебник. – 3-е изд., перераб. и доп. / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. – М.: Норма, 2018. – 152 с.

17. Возгрин И.А. Общие положения методики расследования отдельных видов преступлений. – М.: Юрист, 2018. – 198 с.

18. Волчецкая Т.С. Ситуационный подход в практической и исследовательской криминалистической деятельности: учебное пособие. – Калининград, 2019. – 73 с.

19. Зубенко Е.В., Оровер В.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности. М., 2014. – 200 с.

20. Криминалистика в 5 т. Том 5. Методика расследования преступлений : учебник для вузов / И. В. Александров [и др.] ; под общей редакцией И. В. Александрова. – Москва : Издательство Юрайт, 2020. – 158 с.

21. Мешков В.М. Время в уголовном процессе и криминалистике. 2-е изд., доп. и испр. М., 2018. – 240 с.

22. Пинчук Л.В. Особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений: монография / Пинчук Л.В. Рязань:



Рязанский филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018. – 33 с.

23. Попов Е.А. Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей: дис. ... канд. юрид. наук. Калининград, 2018. – 252 с.

### **III. Статьи, научные публикации:**

24. Безруков Ю.И., Хоменко Е.Г. Классификация и применение специальных знаний в следственных действиях // Известия высших учебных заведений. Уральский регион. – 2017. – № 2. – С. 28-32.

25. Беляева, И. М. Следственная ситуация: проблемы типизации и классификации / И. М. Беляева, А. К. Кусаинова, Б. М. Нургалиев // Вестник Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан. – 2020. – № 3. – 57 с.

26. Богун, О. Н. Исходные следственные ситуации и тактические задачи первоначального этапа расследования дорожно-транспортного происшествия / О. Н. Богун // Вестник Краснодарского университета МВД России. – 2021. – № 2(52). – 85 с.

27. Волчецкая Т. С., Ранер Р. А., Попов Е. А. Региональные особенности криминалистической характеристики ДТП (По материалам ГИБДД Калининградской области) // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. – 2018. – № 9. – С. 68-75.

28. Гареева, Э. В. Использование специальных познаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенных водителями в состоянии опьянения / Э. В. Гареева, Т. Р. Габдуллин // Евразийская адвокатура. – 2017. – № 3(28). – 101 с.

29. Горюшинский В.С., Бичахчян А.В., Шацких Е.В. Общие принципы и особенности расследования ДТП // Вестник современных исследований. – 2018. – № 12.10 (27). – С. 106-111.
30. Грибунов О.П. Особенности планирования расследования преступлений против собственности, совершаемых на транспорте // Ленинградский юридический журнал. – 2016. – № 2 (44). – С. 146-155.
31. Грибунов О.П., Коновалов А.И. К вопросу использования средств видеозаписи в расследовании дорожно-транспортных происшествий // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2018. – №3. – С. 29-32.
32. Зубенко Е.В., Лаптев С.А. Тактические особенности организации и проведения последующего этапа расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности // Транспортное право. – 2015. – № 3. – С. 12-17.
33. Кисляков, С. В. Использование информации с камер видеонаблюдения на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортного преступления / С. В. Кисляков // Академическая мысль. – 2018. – № 2(3). – 74 с.
34. Князьков А.С. Типичные следственные ситуации, возникающие на последующем этапе расследования по делам о преступном нарушении правил дорожного движения // Вестник Том. гос. ун-та. – 2017. – № 421. – С. 178-182.
35. Козлов, А. В. Следственная ситуация предварительного этапа расследования и условия ее успешного разрешения / А. В. Козлов, В. С. Юрчук // Студенческая наука Подмоскovie : материалы Международной научной конференции молодых ученых, Орехово-Зуево, 25–26 апреля 2017 года. – Орехово-Зуево: Государственный гуманитарно-технологический университет, 2017. – 337 с.
36. Коновалов А.И. Планирование и его роль в версииной работе по отработке следственных ситуаций, возникающих на первоначальном этапе расследования ДТП // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2017. №2 (2). – 27 с.

37. Пеньков И.М. Некоторые проблемы, возникающие при расследовании уголовных дел о ДТП // Вестник Владимирского юридического института. – 2019. – № 3 (12). – С. 115-117.

38. Песенкова Д.П. Криминалистическая характеристика и ее взаимосвязь со следственными ситуациями в методике расследования дорожно-транспортных происшествий // Общество и право. – 2017. – №2. – С. 264-269

39. Пинчук Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП // Уголовный процесс. – 2019. – № 1 (169). – С. 70-79.

40. Подчерняев А. Н. Управление транспортным средством в состоянии опьянения как признак состава преступления // Наука и практика. – 2016. – № 1 (66). – С. 86.

41. Романова, О. Л. Значение криминалистической характеристики и программ расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / О. Л. Романова, А. М. Филиппова // Криминалистика - наука без границ: традиции и новации : Материалы всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 26 ноября 2020 года / Составители: А.В. Бачиева, Э.В. Лантух. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. – 252 с.

42. Ростовцев, А. В. Использование специальных знаний при расследовании ДТП / А. В. Ростовцев, Е. Д. Берестенко // Научное наследие ученых-криминалистов Санкт-Петербурга : Материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 16 ноября 2017 года / Сост. О.С. Лейнова. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. – 199 с.

43. Сергеев В.В., Канов А.А. О некоторых проблемах установления лиц, скрывшихся с мест совершения дорожно-транспортных преступлений // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2015. – № 2. – С. 57–62.

44. Скогорева Т.Ф. Сущность и содержание деятельности следователя по организации первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий в ситуации, когда водитель скрылся с места происшествия, оставив транспортное средство // Право и практика. – 2021. – № 1. – С. 73-76.

45. Таюрская Е.А Теоретические аспекты определения понятия дорожно-транспортного преступления // Сибирский юридический вестник. – 2017. – №1. – 103 с.

46. Таюрская Е.А., Шишмарева Е.В. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Сибирский юридический вестник. – 2020. – № 2 (89). – 90 с.

47. Яшина, А. С. Понятие транспортных преступлений в уголовном праве России / А. С. Яшина // Отечественная юриспруденция. – 2019. – № 7(39). – 41 с.

#### **IV. Материалы судебной практики:**

48. Постановление Ленинского районного суда г. Оренбурга от 05.08.2019 по делу №1- 212/2019 // Судебные и нормативные акты [сайт]. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 06.04.2022).

49. Постановление Ленинского районного суда г. Томска от 21.04.2019 г. по делу 1- 52/2019 // Судебные и нормативные акты [сайт]. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 06.04.2022).

50. Приговор Братского городского суда № 1-798/2019 от 26 декабря 2019 г. по делу № 1-798/2019 // Судебные и нормативные акты [сайт]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/JDeZm9LjoC1L/> (дата обращения: 29.04.2022).

51. Приговор Прионежского районного суда Республики Карелия от 31.01.2019 по делу № 1-3/2019. // Судебные и нормативные акты [сайт]. URL: <http://prionezhsky.kar.sudrf.ru/> (дата обращения: 29.04.2022).

52. Приговор Ростовского районного суда Ярославской области от 05.03.2019 по делу № 1-1/2019. // Судебные и нормативные акты [сайт]. URL: <http://rostovsky.jrs.sudrf.ru/> (дата обращения: 29.04.2022).

53. Приговор Соликамского городского суда Пермского края от 29.11.2011 по делу № 1-508/2011. // Судебные и нормативные акты [сайт]. URL: <http://solikam.perm.sudrf.ru/> (дата обращения: 29.04.2022).

#### **V. Иные источники:**

54. Госавтоинспекция. Показатели состояния безопасности дорожного движения - <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.10.2021).

55. Состояние преступности в Российской Федерации. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/dejatelnost/statistics> (дата обращения: 01.05.2022).

## Отзыв

о работе слушателя 073 учебной группы очной формы обучения, 2017 года набора, по специальности 40.05.02 – Правоохранительная деятельность,

Заббарова Ильназа Маратовича

в период подготовки выпускной квалификационной работы  
на тему «Деятельность оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в расследовании дорожно-транспортных преступлений»

Актуальность выбранной темы исследования обусловлена тем, что безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств относится к числу общих для всего человечества глобальных проблем. В процессе расследования преступлений дорожно-транспортного характера у сотрудников подразделений органов внутренних дел может возникнуть ряд проблем, которые необходимо оперативно решать для эффективного расследования дорожно-транспортных преступлений.

В соответствии с исследуемой темой Заббаров И.М. сформулировал цель, задачи, объект и предмет настоящей выпускной квалификационной работы. В качестве цели выпускной квалификационной работы автор указывает комплексное исследование деятельности оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в расследовании дорожно-транспортных преступлений.

В процессе написания выпускной квалификационной работы автор рассмотрел виды дорожно-транспортных преступлений, криминалистическую характеристику дорожно-транспортных преступлений, проанализировал типичные следственные ситуации и планирование при начальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений и формы использования специальных знаний при расследовании исследуемого вида преступлений. Большое внимание автора было направлено на анализ деятельности оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в расследовании дорожно-транспортных преступлений.

В выпускной квалификационной работе демонстрируется умение автора формулировать цели и задачи, раскрывать объект и предмет исследования. В исследовании виден индивидуальный подход к исследованию выбранной темы, прослеживается четкая структура и логичность исследования.

Безусловный интерес представляет рассмотрение автором взаимодействия между органами дознания и следствия с подразделениями ГИБДД при расследовании дорожно-транспортных преступлений. В работе



прослеживается оригинальный подход автора к изучению избранной проблематики.

Пунктуальность в выполнении структурных элементов работы в установленные научным руководителем сроки: удовлетворительная.

В процессе написания работы автор демонстрировал некоторые сложности с формулировкой собственных мыслей, которые выражались в синтаксических ошибках, препятствующих полному пониманию смысла написанного. Однако в ходе совместной работы с научным руководителем автору удалось откорректировать указанные недостатки.

Оформление работы в целом соответствует предъявленным требованиям.

В связи с вышеизложенным, выпускная квалификационная работа слушателя Заббарова И.М. на тему: «Деятельность оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в расследовании дорожно-транспортных преступлений» рекомендована к публичной защите и заслуживает оценки «хорошо».

Руководитель:

Преподаватель кафедры криминалистики, к.ю.н.  
капитан полиции



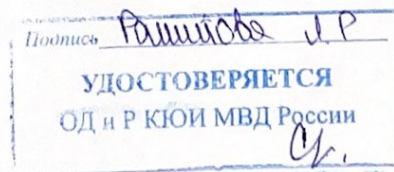
Л.Р. Рашитов

«23» мая 2022 г.

С отзывом ознакомлен

И.М. Заббаров

«23» мая 2022 г.



## **РЕЦЕНЗИЯ**

**на выпускную квалификационную работу  
слушателя 073 учебной группы факультета подготовки  
специалистов по программам высшего образования Казанского  
юридического института МВД России, очной формы обучения 2017 года  
набора, по специальности 40.05.02 – правоохранительная деятельность,  
младшего лейтенанта полиции**

**Заббарова Ильназа Маратовича**

**на тему: «ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОПЕРУПОЛНОМОЧЕННОГО  
УГОЛОВНОГО РОЗЫСКА И СОТРУДНИКОВ ГИБДД В  
РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ  
ПРЕСТУПЛЕНИЙ».**

Автор показал актуальность и практическую значимость выбранной темы, взаимосвязь предмета исследования с проблемными вопросами науки и практики деятельности оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в расследовании дорожно-транспортных преступлений. Освещены теоретические вопросы темы во взаимосвязи с исследованием практической деятельности органов внутренних дел, иных правоохранительных органов и общественности.

Есть наличие четкой структуры излагаемого материала, завершенность, глубина, логичность изложения основных вопросов темы исследования. Имеется актуальность, доказательность и достоверность представленного в работе эмпирического материала, аргументированность выводов и предложений по исследуемой проблеме. Самостоятельное и творческое выполнение выпускной квалификационной работы и наличие собственных суждений по проблемным вопросам деятельности оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в расследовании дорожно-транспортных преступлений. В полном объеме было уделено место практической составляющей работе.

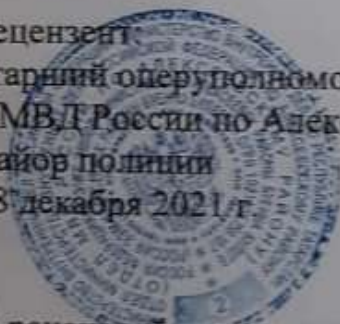


Слушатель в полном объеме изучил нормативно-правовую базу и научную и специальную литературу по выбранной теме исследования в качестве выпускной квалификационной работы. Они нашли свое отражение при раскрытии содержания работы. Слушатель самостоятельно подбирал и анализировал необходимую литературу, вносил в работу необходимые выводы и предложения по совершенствованию деятельности оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Выполненная работа соответствует предъявленным требованиям, выполнена на должном уровне, оформление выпускной квалификационной работы осуществлено в соответствии с предъявленными требованиями, библиография составлена верно и является актуальной для анализа данной проблемы.

Оценка рецензента: «отлично».

Рецензент:  
старший оперуполномоченный ОУР  
ОМВД России по Алексеевскому району  
майор полиции  
28 декабря 2021 г.



Е.Н. Бальякин

С рецензией ознакомлен:  
слушатель 073 учебной группы  
5 курса ФПС по ПВО КЮИ МВД России  
младший лейтенант полиции  
28 декабря 2021 г.

И.М. Заббаров

## СПРАВКА

о результатах проверки текстового документа  
на наличие заимствований

Казанский юридический институт МВД  
России

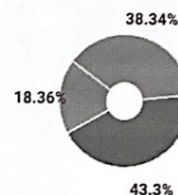
ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНА В СИСТЕМЕ АНТИПЛАГИАТ.ВУЗ

Автор работы: Заббаров Ильназ Маратович  
Самоцитирование  
рассчитано для: Заббаров Ильназ Маратович  
Название работы: «Деятельности оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД в  
расследовании дорожно-транспортных преступлений»  
Тип работы: Выпускная квалификационная работа  
Подразделение: кафедра криминалистики

### РЕЗУЛЬТАТЫ

|                 |                                                                                   |        |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------|
| ЗАИМСТВОВАНИЯ   |  | 43.3%  |
| ОРИГИНАЛЬНОСТЬ  |  | 38.34% |
| ЦИТИРОВАНИЯ     |  | 18.36% |
| САМОЦИТИРОВАНИЯ |  | 0%     |

ДАТА ПОСЛЕДНЕЙ ПРОВЕРКИ: 24.06.2022



Модули поиска: ИПС Адилет; Библиография; Сводная коллекция ЭБС; Интернет Плюс; Сводная коллекция РГБ; Цитирование; Переводные заимствования (RuEn); Переводные заимствования по eLIBRARY.RU (EnRu); Переводные заимствования по Интернету (EnRu); Переводные заимствования издательства Wiley (RuEn); eLIBRARY.RU; СПС ГАРАНТ; Модуль поиска "КЮИ МВД РФ"; Медицина; Сводная коллекция вузов МВД; Диссертации НББ; Перефразирования по eLIBRARY.RU; Перефразирования по Интернету; Патенты СССР, РФ, СНГ; Коллекция СМИ; Шаблонные фразы; Кольцо вузов; Издательство Wiley

Работу проверил: Миролюбов Сергей Леонидович

ФИО проверяющего

Дата подписи:

4.05.2022



Подпись проверяющего



Чтобы убедиться  
в подлинности справки, используйте QR-код,  
который содержит ссылку на отчет.

Ответ на вопрос, является ли обнаруженное заимствование  
корректным, система оставляет на усмотрение проверяющего.  
Предоставленная информация не подлежит использованию  
в коммерческих целях.